

Sociaal Veilige Stedenbouw

De ruimtelijke potenties van de Maastrichtse wijken
Mariaberg en Pottenberg

colofon

Sociaal Veilige Stedenbouw –
De ruimtelijke potenties van de Maastrichtse wijken Mariaberg en Pottenberg

oktober 2012

Auteurs:

Manuel López (red.)	– RCM-advies
Akkelies van Nes	– Van Nes Stedenbouw
Laura de Bonth	– Urban Synergy
Dirk Verhagen	– Urban Synergy

Met medewerking van:

Charissa Telgt	– Stagiaire
Simone Waaijer	– Stagiaire

© RCM-advies / Van Nes Stedenbouw / Urban Synergy



**VAN NES
STEDENBOUW**

**urban
synergy**

inhoudsopgave	blz
Inleiding	5
1. Achtergrond	7
1.1 Probleemstelling en onderzoeksvraag	7
1.2 Projectaanpak	8
1.3 Methode	8
1.4 Uitkomsten voorgaand landelijk onderzoek en pilots	12
2. Mariaberg	17
2.1 Inleiding	17
2.2 De opgave	18
2.3 Ruimtelijke analyse	18
2.4 De relatie tussen ruimtelijke condities en sociale veiligheid	24
2.5 Aanbevelingen	26
3. Pottenberg	43
3.1 Inleiding	43
3.2 De opgave	43
3.3 Ruimtelijke analyse	44
3.4 Conclusies	50
3.5 Aanbevelingen	51
Literatuurlijst	64
Bijlagen	66
1. Deelnemers workshops	66
2. Sociaal demografisch profiel Mariaberg	67
3. Criminaliteitsbeeld Mariaberg	69
4. Sociaal demografisch profiel Pottenberg	70

Inleiding

De wijken Mariaberg en Pottenberg zijn twee parochiewijken in Maastricht die elk in een andere periode zijn gebouwd. De ruimtelijke opzet van beide wijken is verschillend en beiden hebben een eigen problematiek. De wijken liggen dicht bij elkaar aan de rand van de stad, maar worden gekenmerkt door een matige onderlinge samenhang en verbondenheid met het centrum. De uitdaging in Mariaberg is om de structuur van de drie buurten (die elk in een andere tijdperiode zijn gebouwd) te verbeteren en onderling beter met elkaar te verbinden. In Pottenberg speelt de vraag hoe de verbinding met de omliggende wijken verbeterd kan worden. Het winkel-, zorg- en onderwijscluster 'Brusselse Poort' ten westen van de wijk krijgt een extra ingang aan de zijde van Pottenberg. Het effect van deze nieuwe verbinding op de potenties voor de voorzieningen en openbare ruimte in Pottenberg is verder onderzocht. In lijn met de structuurvisie voor Maastricht 'Ruimte voor ontmoeting', is voor beide wijken de vraag gesteld: 'hoe kunnen we er ruimtelijk voor zorgen dat bewoners en bezoekers van de wijk elkaar eerder op een 'toevallige' en informele manier ontmoeten?'.

Deze studie gaat in op deze en andere vragen en put bij de beantwoording uit de bevindingen die uit het landelijk onderzoek Sociaal Veilige Stedenbouw en een diepteonderzoek in Mariaberg en Pottenberg naar voren zijn gekomen.

1

1. achtergrond

1.1 Probleemstelling en onderzoeksvraag

Nederland kent veel wijken met weinig problemen, maar er zijn ook wijken die te maken hebben met problemen op het gebied van sociale veiligheid. Deze verschillen in wijkgerelateerde veiligheidsproblemen zijn niet alleen te verklaren vanuit de sociale compositie van de wijk, maar lijken deels te zijn ingebakken in het ruimtelijk ontwerp van de wijk en de fysieke verschijningsvorm van gebouwen en objecten.

Bij de aanpak van veiligheidsproblemen in woonwijken is de afgelopen jaren veel ingezet op investeringen gericht op het verbeteren van de sociale, maatschappelijke en economische positie van de bewoners, veiligheidsmaatregelen zoals wijkagenten en camera's en ontwikkelingen in de fysiek gebouwde omgeving op het niveau van het bouwblok. Over de invloed van deze maatregelen en het fysieke ontwerp is inmiddels veel bekend.^[1] Kennis over de relatie tussen sociale veiligheid en de stedenbouwkundige structuur is echter beperkter voorhanden. Dit is een groot gemis. Niet alleen omdat de invloed van de ruimtelijke structuur op sociale veiligheid door meerdere criminologische theorieën wordt vermoed^[2], maar ook omdat er inmiddels verschillende empirische studies zijn die aantonen dat de invloed van de ruimtelijke structuur zelfs nog groter is dan die van de fysieke structuur.^[3]

Probleemstelling van het landelijk onderzoek

In hoeverre wordt de gelegenheid tot sociale onveiligheid – naast sociale, economische, demografische en fysieke factoren – ook bepaald door de ruimtelijke structuur van een wijk, welke ruimtelijke variabelen zijn daarbij met name van belang en op welke wijze kunnen we deze kennis gebruiken om Nederlandse steden mogelijk nog veiliger te maken?

Middels dit project willen we de kennis over de relatie tussen ruimtelijk ontwerp en sociale veiligheid verder uitbouwen en toegankelijk maken voor de stedenbouwkundige discipline. Door ontwerpgericht onderzoek uit te voeren samen met gemeenten en ontwikkelende partijen, worden de bevindingen van het onderzoek getoetst en toegepast in concrete casussen, om zo te komen tot herinrichtingsvoorstellen en aanbevelingen voor de binnen dit project aangedragen pilotwijken. Mariaberg en Pottenberg in Maastricht vormen twee van de pilots in dit project.

1. Zie voor een actueel overzicht van de mogelijkheden om via fysieke maatregelen sociale veiligheid te vergroten de in 2008 verschenen publicatie Handboek Sociaal Veilig Ontwerp en Beheer.
2. De invloed van de stedenbouwkundige structuur op sociale veiligheid wordt met name onderstreept door de routine activiteiten en crime pattern theorie. Deze twee theorieën worden in de situationele criminologie als dominant gezien en beargumenteren dat criminele gelegenheid het directe resultaat is van publieksstromen c.q. routinematige activiteiten die op hun beurt weer voor een groot deel worden bepaald door de manier waarop het stratenpatroon is opgebouwd.
3. De fysieke structuur heeft betrekking op de objecten in de gebouwde omgeving en hun specifieke kenmerken. Te denken valt hierbij bijvoorbeeld aan gebouwen en straatmeubilair. De stedenbouwkundige of ruimtelijke structuur is een ander begrip en omvat de eigenschappen van de ruimten tussen de gebouwde objecten. Het gaat hier met name om het stratenpatroon, de toegankelijkheid en circuits door wijken en de mate waarin straten, buurten en wijken zich ruimtelijk tot elkaar en het gehele stedenbouwkundige netwerk verhouden. Empirische studies die de grote invloed van de ruimtelijke structuur op criminele gelegenheid aantonen zijn ondermeer Alford (1996), Shi (2000), Hillier & Sahbaz (2005), López (2005), Van Nes (2005) en López & Van Nes (2006).

1.2 Projectaanpak

De studies en advisering in de wijken Mariaberg en Pottenberg zijn onderdeel van een groter onderzoek- en adviestraject, namelijk het landelijk project Sociaal Veilige Stedenbouw. Dit project is in januari 2012 opgestart en loopt tot het eind van datzelfde jaar. Over de aanpak en bevindingen van dat project alsmede de advisering binnen de overige pilotwijken wordt na afsluiting van het traject apart gerapporteerd. Voor het traject in Mariaberg en Pottenberg is het echter van belang te weten dat deze projecten onderdeel zijn van een groter/landelijk onderzoek- en adviestraject en de uitkomsten van zowel het landelijk onderzoek als de tot nu toe uitgevoerde pilotstudies in het traject voor Mariaberg en Pottenberg zijn meegenomen.

Het project Sociaal Veilige Stedenbouw bestaat uit drie fasen.

1. De eerste fase bestaat uit statistisch onderzoek waarbij 43 wijken met sociaal economische achterstand met elkaar zijn vergeleken voor wat betreft sociaal-demografische en economische samenstelling, ruimtelijke kenmerken en mate van buurtgebonden criminaliteit en overlast.
2. Tijdens de tweede projectfase worden de bevindingen uit het landelijk onderzoek getoetst binnen negen verschillende pilotwijken^[4] en de onderzoeksvragen op een lager schaalniveau (het straatsegment) beantwoord. Naast zogeheten macro-variabelen die inzicht geven in de structuur van de wijk, wordt bij de analyse van de pilotwijken ook gekeken naar variabelen die betrekking hebben op het micro-niveau. Het betreft hier plek gebonden variabelen die betrekking hebben op de inrichting van de wijk en in het SVS model een plaats hebben gekregen onder de kopjes 'zichtbaarheid' en 'identiteit'.
3. De lokale pilots worden afgesloten met plaatselijke workshops. Tijdens deze workshops gaan de onderzoekers samen met de betrokkenen aan de slag om voor het pilotgebied ontwerpaanbevelingen en interventies op te stellen die mogelijk de structuur van de wijk kunnen verbeteren.

1.3 Methode

Voor het onderzoek maken de onderzoekers gebruik van de Space Syntax methode en de voor dit onderzoek opgestelde veiligheidscriteria voor sociaal veilige stedenbouw. De onderstaande paragrafen geven een toelichting op wat we onder sociaal veilige stedenbouw kunnen verstaan en op welke manier er in dit onderzoek gebruik is gemaakt van de Space Syntax methode als instrument om verschillende eigenschappen van de ruimte te kwantificeren.

1.3.2 Space syntax methode

De Space Syntax methode maakt het mogelijk verschillende eigenschappen van ruimten te kwantificeren. Vooral de innovaties die in de afgelopen 4 jaar zijn gedaan hebben de verklaringskracht van deze methode sterk verbeterd.

Aan de University College London in Groot Brittannië is een ruimtelijke analysemethode ontwikkeld, die inzicht biedt in de relatie tussen de ruimtelijke eigenschappen van de gebouwde omgeving en menselijk gedrag. De methode is gebaseerd op onderzoek naar het verband tussen verschillende soorten stratenpatronen enerzijds en voetgangersstromen en menselijk gedrag

4. Het betreft hier negen verschillende wijken in Alkmaar, Deventer, Eindhoven, Utrecht en Maastricht. De verschillende wijken zijn niet alleen verschillend van opzet en karakter, maar per pilot speelt ook een andere opgave waar dit project een bijdrage aan kan leveren.

anderzijds. Met Space Syntax kan een stratenpatroon worden doorgerekend en wordt duidelijk hoe dit patroon van invloed is op de sociale en economische vitaliteit van een gebied. Dit zowel globaal op stadsniveau als lokaal op wijkniveau.

De Space Syntax methode benoemt verschillende eigenschappen van ruimten en maakt het mogelijk deze te kwantificeren. De eerste stap van de methode bestaat uit het systematisch in kaart brengen van de openbare ruimten in een stad. Deze ruimten (hoofdwegen, straten, steegjes en achterpaden) zijn meestal lineair van vorm en kunnen als lijnen in een netwerk worden weergegeven. Op deze manier ontstaat een axiale kaart. Deze kaart geeft een abstracte voorstelling van de onderlinge relatie van de verschillende ruimten en maakt het mogelijk verschillende aspecten hiervan te berekenen. Deze berekening vormt de tweede stap binnen de Space Syntax methode. Verschillende relationele eigenschappen van de straten worden berekend en de resultaten worden in een tabel gezet. Ook is het mogelijk de cijfers te vertalen in een kleurcode en deze in de kaart te zetten. Een hoge en waarde op de bewuste variabele wordt daarbij weergegeven met de kleur rood en een lage waarde met donker blauw. Tussen de twee extremen rood en donkerblauw, liggen oranje, geel, groen en lichtblauw. Door op deze wijze te werk te gaan krijgt men in één oogopslag de resultaten van de berekeningen in beeld en kan men er enkele eerste conclusies aan verbinden. De derde en laatste stap van de Space Syntax methode bestaat uit het correleren van de ruimtelijke eigenschappen van de straten en cijfers over menselijk gedrag. Op deze manier is het bijvoorbeeld mogelijk een relatie te ontdekken tussen de ruimtelijke eigenschappen van verschillende straatsegmenten en maatschappelijke problemen zoals sociale onveiligheid en criminaliteit. In wat voor straatsegmenten zien we veel of juist weinig woninginbraken? Waar ondervinden bewoners de meeste overlast? Hoe correleren deze straatsegmenten met de verschillende variabelen en wat leert ons dat? Space Syntax is een hulpmiddel om dit soort vragen te beantwoorden.

In dit onderzoek is de Space Syntax methode gebruikt om de toegankelijkheid, verbondenheid en vitaliteit van de wijken uit de landelijke analyse en de pilotwijken te berekenen. Zichtbaarheid en identiteit zijn andere manieren bepaald. In de volgende paragraaf worden deze variabelen verder toegelicht.

1.3.2 Sociaal Veilige Stedenbouw

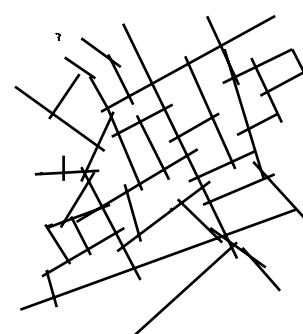
Sociaal Veilige Stedenbouw is een praktische benadering van sociale veiligheid dat er op is gericht de gelegenheid tot criminaliteit en overlast zoveel mogelijk te beperken door middel van ruimtelijke maatregelen. Deze benadering gaat uit van vijf principes die in samenhang met elkaar kunnen worden ingezet om gebouwde omgevingen (zoals bijvoorbeeld woonwijken) zo in te richten dat het risico op slachtofferschap binnen deze omgevingen zo klein mogelijk is. Deze principes laten zich samenvatten met de kernwoorden: toegankelijkheid, verbondenheid, vitaliteit, zichtbaarheid en identiteit.^[5]

Toegankelijkheid

De gebouwde omgeving moet voor gewenst en bedoeld gebruik goed toegankelijk zijn, terwijl deze waar nodig ontoegankelijk moet zijn voor ongewenst



Bestaand stratenpatroon



Systematisch in kaart brengen van het stratenpatroon in lineaire vormen

fig. 1 Methode Space Syntax

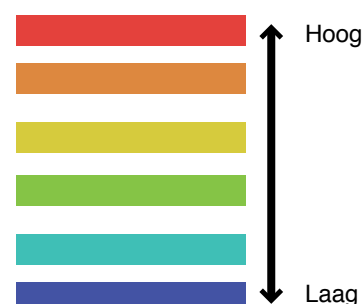


fig. 2 Waardes Space Syntax

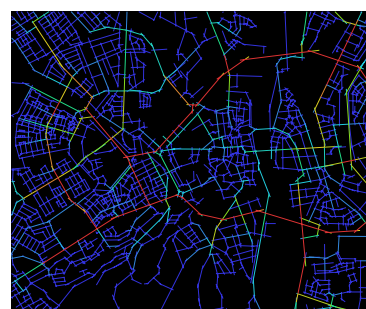


fig. 3 Voorbeeld Space Syntax kaart toegankelijkheid

5. Het model Sociaal Veilige Stedenbouw is in feite een ruimtelijke/stedenbouwkundige uitwerking van het ZETA model dat een paar jaar geleden in het Handboek Veilig Ontwerp en Beheer (Luten e.a. 2008) werd geïntroduceerd. Het grote verschil tussen de twee modellen is dat Sociaal Veilige Stedenbouw de richtlijnen van ZETA als uitgangspunt neemt en daar meer expliciet een ruimtelijke c.q. stedenbouwkundige uitwerking aan geeft.

en onbedoeld gebruik (Luten e.a. 2008). De toegankelijkheid van stadswijken wordt grotendeels stedenbouwkundig geregeld door de manier waarop het stratenpatroon is vormgegeven.^[6] Het gaat om het gemak waarmee openbare ruimten – zoals straten, parken, pleinen en (achter)paden – kunnen worden bereikt, gebruikt, en weer verlaten (vluchten). Hoe gemakkelijk kom je ergens en hoe hoog is de kans dat je iemand tegen komt.

Hoe hoger de toegankelijkheid des te hoger de kans dat verschillende gebruikersgroepen zich op straat vermengen, des te groter het niveau van informele sociale controle en des te minder het aantal vernielingen en overlast.

Bij het berekenen van deze toegankelijkheid maakt men vaak onderscheid tussen de toegankelijkheid van wijken, straten of straatsegmenten op globaal niveau (toegankelijkheid vanuit de stad als geheel) en lokale toegankelijkheid (oftewel toegankelijkheid vanuit de directe omgeving).

Verbondenheid

Verbondenheid gaat over de structuur van het stratennetwerk. De straten die uit de ruimtelijke analyse naar voren komen als het meest toegankelijk op lokaal niveau, worden in de analyse van verbondenheid aangeduid als 'hoofdstraten'. In de praktijk zie je dat deze hoofdstraten vrijwel altijd aan elkaar verbonden zijn (en bovendien in de beleving van bewoners en bezoekers als hoofdstraten worden ervaren) en zo het hoofdstratennetwerk vormen.

Bij het berekenen van de verbondenheid van de lokale straten, tel je hoe vaak je vanuit deze straten minimaal de hoek om moet gaan om het hoofdstratennetwerk te bereiken. Dit noemen we ook wel de topologische diepte van een straat. De topologische diepte van een straat geeft aan in hoeverre deze straat bij haar omgeving hoort oftewel hoe goed deze aan haar directe omgeving is verbonden. De hoofdroutes (oftewel de straten die het hoogste scoren bij de berekening van de lokale toegankelijkheid) krijgen per definitie de waarde nul en een rode kleur op de kaart. De straten direct verbonden aan de hoofdroutes krijgen de waarde één (omdat men ook één maal de hoek om moet om deze straten te bereiken), et cetera. Hoe blauwer de kleur hoe slechter de straat verbonden is aan de hoofdroutes.

Op wijkniveau geldt dat als de hoofdstraat dóór de wijk gaat (zoals in veel vooroorlogse wijken het geval is) dan is de woonwijk als geheel goed verbonden. Als de hoofdstraat langs de wijk loopt of er (ver) buiten ligt dan is de verbondenheid laag.

Uit onderzoek weten we dat goed verbonden straten en wijken minder kwetsbaar zijn voor woninginbraak, vernieling en bedreiging dan straten en wijken die minder goed zijn verbonden. De grens ligt hierbij op een topologische diepte van 3.

Vitaliteit

Ook de ruimtelijke potenties voor bedrijvigheid en levendigheid kun je met behulp van de Space Syntax methode berekenen. Dit noemen we ook wel de vitaliteit.

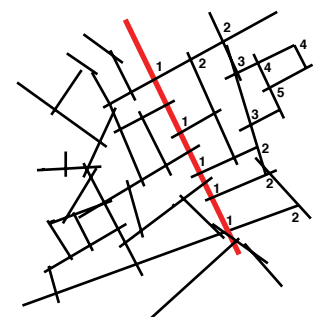


fig. 4 Verbondenheid

6. Naast de relatieve positie van een straat of stadswijk binnen het stedelijk netwerk zijn er ook fysieke zaken die de toegankelijkheid beïnvloeden. Zo kunnen bijvoorbeeld (fysiek vormgegeven) verkeersmaatregelen zoals stoplichten, verkeersdrempels en verkeersborden de toegankelijkheid van een straat verhogen of juist verkleinen. Zo kan het voorkomen dat straten die ruimtelijk gezien het meest toegankelijk zijn, niet de drukste verkeersstraten zijn.

Een florerend lokaal bedrijfsleven en een vitaal straatleven vinden we in de regel vaker in wijken en straten die toegankelijk zijn en goed met haar directe omgeving zijn verbonden dan wijken en straten die minder toegankelijk of slecht zijn verbonden.

De meest succesvolle woonwijken (in de zin van 'leefbaarheid', 'levendigheid' en 'sociale veiligheid') zijn wijken met centraal gelegen (hoofd)straten waar een overlap is van ruimtelijke potenties voor zowel lokale bedrijvigheid als een vitaal straatleven.

Woonstraten met een vitaal straatleven worden door bezoekers en bewoners als prettiger ervaren, zeker wanneer deze straten ook nog eens veel lokale bedrijvigheid huisvesten. Men voelt zich er minder snel onbehaaglijk of onveilig. Er zijn meer sociale ogen op straat, er vindt een betere menging plaats van publiek (bewoners/bezoekers/passanten, maar ook jong/oud) en mensen zijn eerder geneigd in te grijpen als er iets mis dreigt te gaan. Deze actieve informele sociale controle is niet alleen aanwezig, het is ook 'voelbaar' voor kwaadwillenden die hierdoor minder snel over de schreef zullen gaan.

Zichtbaarheid

Zichtbaarheid gaat om 'zien en gezien worden'. Mensen willen zien en weten wat er in hun omgeving gebeurt en willen erop vertrouwen dat ook anderen dat zien en weten. Zien en gezien worden moet breed worden opgevat. Het gaat ook om 'horen en gehoord worden' en om 'kennen en gekend worden' (Luten e.a. 2008). Dit heeft alles te maken met vitaliteit, maar ook met de aanwezigheid van zichtlijnen, verlichting en 'ogen op de straat'.

In dit onderzoek is geen aandacht besteed aan het verlichtingsniveau. Wél is (aanvullend op de analyses aangaande vitaliteit) gekeken naar:

- de mate waarin de openbare ruimte op maaiveldniveau in het directe zicht van woonhuizen ligt en waar entree's zich bevinden en
- de mate waarin de openbare ruimte in het directe zicht van voetgangers ligt

Identiteit

De identiteit van een wijk – het karakter en de sfeer – wordt voor een groot deel bepaald door de aantrekkelijkheid van de wijk en de eenduidigheid. Voor de bezoekers van een wijk moet in één oogopslag duidelijk zijn welke status en functie een plek heeft (privé, semi-openbaar of openbaar) en wie verantwoordelijk is voor het beheer. Duidelijk moet zijn dat alles van iemand is en niets is van niemand. Semi-openbare ruimten leveren in gebruik vrijwel altijd problemen op als de functie en/of het beheer van deze ruimten onduidelijk is (Luten e.a. 2008). Meestal zijn de functie en het beheer in één oogopslag duidelijk. Zo herkennen de meeste mensen direct een park, terras, voortuin of parkeerplek en weet men wie daar verantwoordelijk voor is. Soms is de functie niet zo duidelijk en ontstaan er in de wijk stukken 'niemandsland' waar niemand zich verantwoordelijk voor voelt en waar goedwillenden ook liever niet komen. Een duidelijke en herkenbare routing is een stedenbouwkundige voorwaarde voor een eenduidige inrichting van woonwijken en een positieve beleving. Bezoekers en bewoners moeten ten alle tijden weten waar ze zijn en welke kant ze op moeten. Dit is niet alleen

belangrijk voor het veiligheidsgevoel, maar zorgt ook voor een bundeling van voetgangersstromen waardoor mensen ook objectief gezien veiliger zijn. In bouwkundige zin kan eenduidigheid worden bevorderd door de toepassing van markeringen (waarmee men bijv. een terras of voortuin afbakent), barrières, oriëntatie- en identificatiemiddelen.

Ook aantrekkelijkheid is een wezenlijk onderdeel van identiteit. Het karakter en de sfeer in een woonwijk is immers sterk afhankelijk van de mate waarin zichtbaar aandacht is besteed aan de omgeving. Het gaat hier om de esthetische kwaliteit van de gebouwde omgeving, een aantrekkelijk functieaanbod, onderhoud en beheer en esthetische, technische en sociale duurzaamheid.

1.4 Uitkomsten voorgaand landelijk onderzoek en pilots

Voorafgaand aan de lokale pilots is landelijk onderzoek uitgevoerd naar de relatie tussen sociaal-demografische en economische samenstelling en ruimtelijke kenmerken enerzijds en de mate van buurtgebonden criminaliteit en overlast anderzijds. Dit onderzoek was statistisch van aard en had betrekking op 43 wijken met sociaal economische achterstand. Naast dit onderzoek, zijn diverse lokale pilots uitgevoerd. Een deel van deze pilots loopt nog. Ondanks dat de studie nog niet helemaal is afgerond, is het mogelijk om nu al enkele (voorlopige) bevindingen te presenteren die ook van belang zijn voor de aanbevelingen van Mariaberg en Pottenberg.

Uitkomsten landelijke analyse

Uit de analyse van de 43 wijken met sociaal economische achterstand komt naar voren dat er een verband is tussen de bouwperiode van woonwijken, ruimtelijke condities en sociaal-economische gegevens.

Wijken die rond de tweede wereldoorlog in de jaren '20 t/m '50 zijn gebouwd, blijken een stuk gunstiger te scoren op de in de analyse betrokken stedenbouwkundige en bouwkundige variabelen dan wijken uit bijvoorbeeld de modernistische of hedendaagse periode. Ze zijn goed geïntegreerd in de stad en hebben ruimtelijk gezien ook voldoende potentie voor een actief straatleven en lokale voorzieningen. Deze wijken liggen doorgaans dicht bij het stadscentrum dan de wijken die in de andere categorieën vallen en dat uit zich in relatief hoge globale toegankelijkheid scores. De verbondenheid van de hoofdroutes met de wijk als geheel en de lokale straten is hoog waardoor een natuurlijke vermenging van bezoekers en bewoners kan ontstaan. Ook op het punt van zichtbaarheid scoren deze wijken nog niet zo slecht zowel voor wat betreft de lokale straten als de zichtbaarheid op de hoofdroutes. Qua sociale veiligheid valt op dat dit soort wijken wel te kampen hebben met een relatief hoog aantal diefstallen uit auto's. Dit hangt deels samen met het feit dat deze wijken dicht bij het stadscentrum liggen en wellicht ook veel parkeerplekken hebben die intensief door veel centrumbezoekers worden gebruikt.

Voor wat betreft de ruimtelijke variabelen, maakt het landelijk onderzoek duidelijk dat structuur gerelateerde variabelen (toegankelijkheid en verbondenheid) een grotere invloed hebben op criminele gelegenheid dan inrichtingsgerelateerde variabelen (zichtbaarheid en identiteit).^[7] Ook in relatie tot de gemiddelde

7. Dit is overigens iets dat ook al in een eerdere studie (López & Van Nes 2006) naar voren is gekomen.

woningwaarde zien we dat de structuur gerelateerde variabelen belangrijker zijn dan zichtbaarheid en identiteit. Met andere woorden: de locatie – of beter gezegd de ontsluiting van de locatie – heeft een grotere invloed op de gemiddelde woningwaarde van een wijk dan de staat van onderhoud, de groenvoorzieningen (attractiviteit) en het aantal sociale ogen op de weg (zichtbaarheid). Het percentage niet-westerse allochtonen is significant hoger in wijken die voor wat betreft de inrichtingsgerelateerde variabelen minder goed scoren. Dit is zelfs het geval wanneer de condities voor toegankelijkheid en verbondenheid goed zijn. Woonwijken met een lage toegankelijkheid en verbondenheid huisvesten meer personen en huishoudens met een laag besteedbaar inkomen. Ook hierbij geldt dat de structuur gerelateerde variabelen belangrijker zijn dan identiteit en zichtbaarheid.

Uitkomsten van de pilot studies

Het landelijk onderzoek vond plaats op wijkniveau waardoor ook de bevindingen vrij globaal zijn. Er is immers alleen gekeken naar de (vaak gemiddelde) waarden op wijkniveau terwijl deze waarden in de regel van straat tot straat zeer verschillen. Om deze reden is in de pilots meer gedetailleerd gekeken naar de relaties tussen de verschillende variabelen op het niveau van het straatsegment. Uit deze pilots (die voor een deel overigens nog lopen) komen de volgende voorlopige inzichten naar voren.

Binnen de pilots is naar voren gekomen dat er een sterke relatie bestaat tussen de ruimtelijke structuur van woonwijken en het risico op criminaliteit en overlast. Deze relatie is niet één-op-één. Ook niet-ruimtelijke zaken zoals de bevolkingssamenstelling, het programma en bouwkundige factoren hebben invloed op de omvang en spreiding van veelvoorkomende delicten en problemen rondom overlast. Een andere conclusie uit het landelijk onderzoek is dat de relatie tussen ruimtelijke structuur en sociale veiligheid niet voor alle delicten hetzelfde is. *'Different types of crime require different types of space'*, concludeerde ook al Alford (1994) in een Britse studie naar ruimte en criminaliteit.

Ook op het niveau van het straatsegment blijkt er een duidelijke relatie te zijn tussen de daar aanwezige ruimtelijke condities en het risico op criminaliteit en overlast. Straatsegmenten die goed scoren voor wat betreft toegankelijkheid, verbondenheid, vitaliteit, zichtbaarheid en identiteit hebben in het algemeen minder last van criminaliteit dan straten die ruimtelijk minder goed scoren.

De ruimtelijke condities waarin criminaliteit gedijt is niet voor alle delictvormen hetzelfde. Zo zien we dat het woninginbraak, bedreiging en vandalisme vooral plaats vinden in de topologisch diepe woonstraten. Deze straten zijn niet alleen ver van de hoofdroute (topologisch diep), maar kenmerken zich ook door een lage toegankelijkheid (lage lokale integratiewaarde). Vooral op de plekken waar een hoge topologische waarde, lage toegankelijkheid en een slechte zichtbaarheid samen vallen is het risico op deze delicten hoog. Bij jongerenoverlast zien we een heel andere relatie. Deze voornamelijk voornamelijk plaats bij of in de buurt van publiekstrekkende voorzieningen op plekken die buiten het zicht vallen. Ruimtelijk gezien zijn het met name de plekken die op de minder zichtbare plekken op de meer vitale straten liggen of

één topologische stap daarvan verwijderd.

Overige bevindingen

Andere (voorlopige) bevindingen uit het onderzoek zijn:

- Als toegankelijke hoofdroutes door de wijk lopen in plaats van om de wijk, levert dit een bijdrage aan de sociale controle in de wijk en aangrenzende straten.
- De meest succesvolle woonwijken zijn wijken met centraal gelegen (hoofd) straten die ruimtelijke potenties voor zowel lokale bedrijvigheid als een vitaal straatleven hebben.
- Teveel splitsen van auto en langzaam verkeer levert minder menging op straat op en is ongunstig voor de sociale controle.



2. Mariaberg

2.1 Inleiding

Mariaberg is een parochiewijk niet ver van het centrum van Maastricht. De wijk werd in delen gebouwd. Blauwdorp ontstond aan het begin van de twintigste eeuw als arbeiderswijk voor katholieke arbeidersgezinnen. Na de oorlog werd parochiewijk Proosdijveld volgens de wijkgedachte en de moderne stedenbouw ontwikkeld en werden in tuindorp Trichterveld noodwoningen gebouwd. Nu is Mariaberg een middelgrote woonwijk met veel huurwoningen. Het is een volksbuurt met een hoge werkloosheid en veel relatieve armoede. Bijna de helft van de inwoners van Mariaberg is economisch niet actief. Tweederde van de huishoudens leeft van een laag inkomen en ruim een vijfde zit op of rond het sociaal minimum. Volgens Buurtpeiling 2010 bevindt Mariaberg zich in de top 5 voor wat betreft Maastrichtse wijken met het hoogste percentage werkloosheid.^[8] Het percentage laag opgeleiden is 50% hoger dan in de rest van Maastricht. In Proosdijveld en Blauwdorp wonen relatief veel jongeren. In Trichterveld ligt de gemiddelde leeftijd veel hoger.

Mariaberg heeft te maken met sociale veiligheidsproblemen op het gebied van drugsoverlast, mishandeling en vernielingen. De CBS-cijfers laten zien dat het aantal vernielingen en mishandelingen in Mariaberg relatief hoog is in vergelijking tot het landelijk beeld. Het aantal diefstallen uit auto's zit daarentegen onder het landelijk gemiddelde.^[9] Volgens de door de gemeente uitgevoerde buurtpeiling 2010, is drugsoverlast het belangrijkste probleem dat volgens de bewoners van Mariaberg opgepakt moet worden. Dit probleem wordt ongeveer vier maal vaker genoemd dan problemen ten aanzien van (hang)jongeren. Ook tijdens ons eigen onderzoek vertelden de door ons aangesproken buurtbewoners dat drugsoverlast volgens hen buurtprobleem nummer één is. Dit probleem zou volgens deze bewoners dit jaar met de introductie van de wietpas zelfs zeer sterk zijn toegenomen aangezien de buurt nu ernstig last heeft van verschillende drugrunners. De meeste problemen op het gebied van sociale veiligheid vinden plaats in Blauwdorp en het noordelijke puntje van Proosdijveld. Daar vindt het overgrote deel plaats van de bij de politie aangegeven incidenten ten aanzien van drugsoverlast, geweld en brandstichting.

Ruimtelijk gezien grenst Mariaberg direct aan het centrumgebied van Maastricht. Waar nu Blauwdorp ligt lag vroeger de rand van de vesting. Hierdoor vormt de wijk een overgangszone tussen het stedelijke centrumgebied en de rustige woonwijken rondom het centrum. Mariaberg is opgedeeld in drie onderscheidende delen waarin deze overgang merkbaar is. Het meest westelijke deel tegen het centrum aan is Blauwdorp een vooroorlogse volksbuurt, waarin het stratenpatroon van het centrum is voortgezet met gesloten bouwblokken. In de wijk bevinden zich een aantal winkels en cafés. Proosdijveld is een parochiewijk met een monumentale kerk als centrum van de buurt, in combinatie met scholen en een buurthuis. Hier bevinden zich de lokale voorzieningen van de wijk. Trichterveld is te typeren als een groen en ruim opgezet tuindorp. Deze buurt werd iets later, direct na de Tweede Wereldoorlog, gebouwd en kenmerkt zich door witte twee-onder-een-kap bungalowwoningen met oranje daken. Zowel Proosdijveld als Trichterveld hebben een bijzondere ruimtelijke en cultuurhistorische kwaliteit, maar veel woningen voldoen niet meer aan de huidige standaard. Herstructurering van de woningen is voor de gemeente op termijn noodzakelijk.



fig. 5 Mariaberg - opzet wijken



fig. 6 Blauwdorp



fig. 7 Proosdijveld



fig. 8 Trichterveld

8. De andere Maastrichtse pilotwijk Pottenberg staat op nr 1.

9. Zie de Bijlage voor een uitgebreider criminaliteitsbeeld.

2.2 De opgave

De problemen op het gebied van sociale veiligheid zijn in Mariaberg beperkt. Wel onderkent de gemeente een aantal ruimtelijke tekortkomingen die de ontwikkelingsmogelijkheden van Mariaberg belemmeren. De drie buurten binnen Mariaberg sluiten onvoldoende op elkaar aan. Ze hebben tegengestelde verkavelingsrichtingen, verschillende identiteiten en stammen uit andere bouwkundige perioden. De wijk heeft geen echt centrum en de voorzieningen liggen verspreid. Het antwoord van de gemeente op deze bedreigingen is een ontwikkelingsplan waarin een nieuwe oost-west verbinding – de Blauwe Loper – wordt voorgesteld die de drie buurten beter op elkaar moet doen aansluiten en de wijk als geheel verbindt met het centrum van Maastricht. Realisering van de Blauwe Loper moet een impuls geven aan vernieuwing in Mariaberg. Dit houdt onder meer in dat buurtvoorzieningen zoveel mogelijk aan de Blauwe Loper worden gekoppeld. De vraag die hierbij speelt is wat deze verbinding betekent voor de ruimtelijke condities en sociale veiligheid in de wijk en wat de mogelijke alternatieven zijn.

Een tweede vraag van de gemeente heeft betrekking op 'ontmoeting'. Dit ligt in lijn met de structuurvisie voor Maastricht 'Ruimte voor ontmoeting'. Hoe kunnen we er ruimtelijk voor zorgen dat bewoners en bezoekers van de wijk elkaar eerder op een 'toevallige' en informele manier ontmoeten? En op welke plaatsen kan deze ontmoeting dan plaatsvinden? Bij het onderzoek in Mariaberg en het formuleren van de adviezen is extra aandacht besteed aan deze twee vragen.

2.3 Ruimtelijke analyse

Vaak is het zo dat woonwijken die voor of rond de tweede wereldoorlog zijn gebouwd gunstiger ruimtelijke condities hebben dan wijken die na deze periode zijn gebouwd. De hoofdwegen lopen bij dit soort wijken in de regel door de wijk en er niet omheen. Ook de toegankelijkheid en verbondenheid van zowel de wijken als de daarin gelegen straten zijn vaak beter. Al deze condities zorgen voor een natuurlijke toestroom en menging van bezoekers en passanten en dat vertaalt zich in de regel in meer vitaliteit waar het straatleven en de lokale bedrijvigheid van profiteert. In grote lijnen geldt dit beeld ook voor Mariaberg, al zijn er ruimtelijk gezien ook zaken die minder goed scoren en wellicht door herstructurering verbeterd kunnen worden.

2.3.1. Toegankelijkheid

De globale toegankelijkheid geeft aan waar op stedelijk niveau de best toegankelijke straten liggen. De straten die hierbij het sterkst naar voren komen zijn onderdeel van het hoofdroutestructuur van de stad. In figuur 10 valt te zien dat Mariaberg wat betreft de globale toegankelijkheid gemiddeld tot hoog scoort. Dit komt vooral doordat de woonwijk vlak bij het centrum van Maastricht ligt. Vooral Blauwdorp en de hoofdstraten Tongerseweg en Brouwersweg zijn op stadsschaal goed bereikbaar waardoor de kans groter is dat mensen er komen. De overige straten scoren minder goed, maar nog steeds ruim voldoende.

Figuur 11 toont de lokale toegankelijkheid van de straten in Mariaberg en laat daarmee de hoofdroutes voor lokaal verkeer zien. De kaart laat zien dat de hoofdstraten Tongerseweg en Ruttensingel op lokaal niveau zeer toegankelijk zijn vanuit de wijk. Een gunstige conditie is dat de Ruttensingel dóór de wijk heen loopt. De kans dat vanuit de wijk gebruik gemaakt wordt van deze assen



fig. 9 Lokale hoofdstraat Ruttensingel

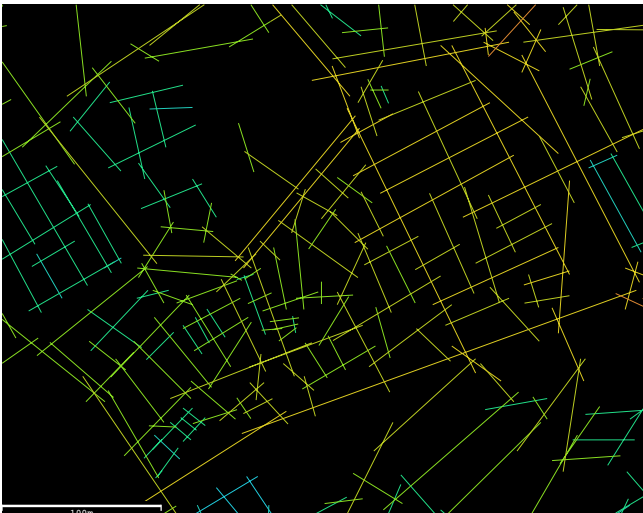


fig. 10 Toegankelijkheid op stadsschaal

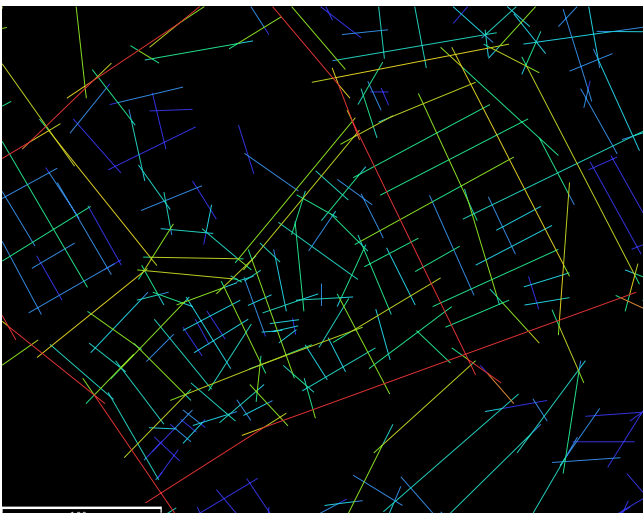


fig. 11 Toegankelijkheid op wijkschaal

neemt daarmee toe. De meeste woonstraten hebben gemiddelde lokale toegankelijkheidswaarden. Enkele straten en paden in het middendeel van Trichterveld scoren voor wat betreft de lokale toegankelijkheid laag tot zeer laag.

2.3.2 Verbondenheid

Figuur 12 laat de verbondenheid van de straten in Mariaberg zien. De meeste straten, met name in Blauwdorp zijn goed met de hoofdroutes verbonden. Er zijn echter ook straten die minder goed (topologische diepte = 3) of zelfs slecht (topologische diepte = 4) verbonden zijn met de hoofdroutes. Dit soort straten (die vooral in het midden en westelijk deel van Mariaberg liggen) zijn door hun afgelegen ligging kwetsbaar voor verschillende vormen van criminaliteit (m.n. woninginbraak, bedreiging en vernieling).

De hoofdroutes van Mariaberg blijken dóór de wijk te lopen en zijn bovendien (zo zagen we in de vorige paragraaf) op lokaal niveau zeer toegankelijk voor met name voetgangers- en fietsverkeer. Deze combinatie zorgt ervoor dat de hoofdstraten in stedenbouwkundig opzicht goed zijn gepositioneerd om een natuurlijke toestroom en vermenging van bewoners, bezoekers en voorbijgangers te genereren. Deze natuurlijke vermenging is een gunstige voorwaarde voor het verkrijgen van voldoende sociale ogen op straat.

2.3.3 Vitaliteit

Bij vitaliteit kijken we naar de potenties die een straat heeft voor bedrijvigheid en voorzieningen en een vitaal straatleven. De potenties voor bedrijvigheid en voorzieningen wordt berekend aan de hand van de vitaliteit van de straten op stadsschaal. De potenties voor vitaal straatleven, ontmoeting en lokale voorzieningen door de te kijken naar de vitaliteit van de straten op lokaal niveau.

Figuur 13 laat de vitaliteit van de straten zien op stadsschaal. De hoofdstraten Tongerseweg en Ruttensingel maken deel uit van het hoofdstratennetwerk van de stad en tonen goede waarden voor wat betreft de vitaliteit op bovenlokaal niveau. Deze hoofdroutes hebben ruimtelijk gezien de beste troeven in handen voor bedrijvigheid en voorzieningen en vervullen zo een centrumfunctie voor de wijk.

Figuur 14 laat de vitaliteit van de straten zien op lokaal niveau. De potentie voor een vitaal straatleven ligt op andere plekken dan de potenties voor centrumfuncties. Zo liggen de hoogste ruimtelijke potenties voor vitaal straatleven in het middendeel van de wijk; rondom het park en de kerk. De openbare ruimte hier heeft dus lokaal veel potenties. Dit sluit aan bij de positie van de maatschappelijke wijkvoorzieningen die zich in dit deel van de wijk bevinden. Op de Ruttensingel is een overlap van zowel vitaliteit op stadsschaal als vitaliteit op lokaal niveau (figuur 6). Deze hoofdstraat heeft ruimtelijke kenmerken die zeer gunstig zijn voor lokale bedrijvigheid en redelijk gunstig voor een vitaal straatleven. Aan de Ruttensingel bevinden zich op enkele plaatsen commerciële voorzieningen zoals een supermarkt, fietsenwinkel en cadeauwinkel. De kans op uitwisseling, ontmoeting en menging van doelgroepen is hier het grootst. Verder valt op dat de voorzieningen – zoals ook door de gemeente al aangegeven – inderdaad erg verspreid liggen.

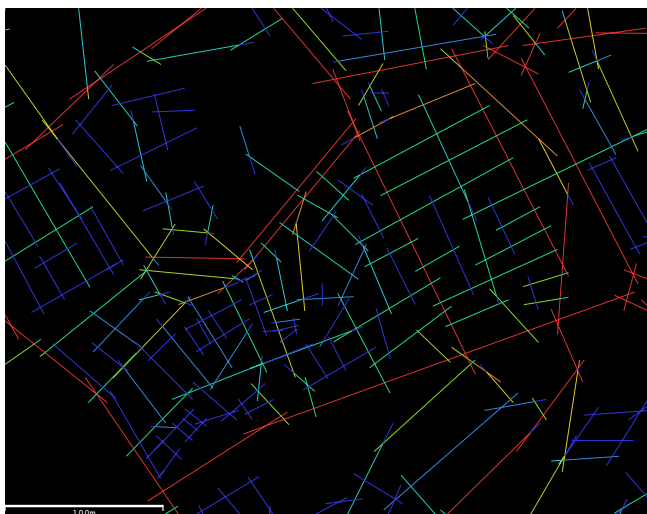


fig. 12 Verbondenheid



fig. 13 Vitaliteit op stadsschaal - Potenties voor bedrijvigheid

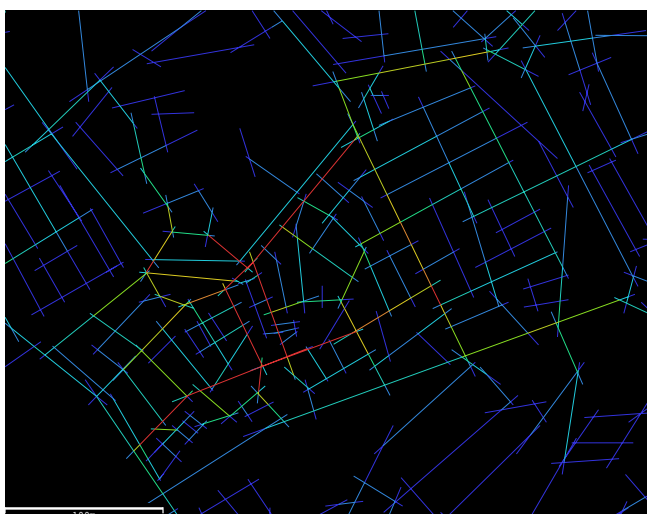


fig. 14 Vitaliteit op lokale schaal - Potenties voor vitaal straatleven

2.3.4 Zichtbaarheid

Ten aanzien van het criterium zichtbaarheid is gekeken naar de entrees en blinde gevels van de bebouwing in Mariaberg (figuur 15), het zicht vanaf de begane grond van woonhuizen en vanuit eventuele voetgangers in het gebied en de in Mariaberg aanwezige visuele obstakels (figuur 16). Deze figuren laten zien dat de zichtbaarheid niet op alle plekken even goed is. De hoogbouw in Proosdijveld en de dichte bebouwingsblokken – in met name Blauwdorp – hebben veel blinde plinten wat er voor zorgt dat er vanuit deze woningen weinig sociale ogen op de straat gericht zijn. De blinde plinten liggen met name op de hoekpunten van de bouwblokken, op een kruising van wegen. De entree's bevinden zich op de andere gevels aan de straten. Wanneer de zichtbaarheid vanuit de woningen met de zichtlijnen van eventuele voetgangers wordt gecombineerd, dan blijkt dat de zichtbaarheid in een groot gedeelte van de wijk voldoende is maar dat het centrale plein en de randen van de wijk volledig buiten het zicht vanuit de woningen vallen. Vooral in het midden van de wijk zijn diverse obstakels – vooral bossages – die de aanwezige mogelijkheden voor sociale controle vanuit de woningen beperken. Op deze plekken is er alleen zicht vanuit (eventuele) passerende voetgangers of fietsers.

2.3.5 Identiteit

Blauwdorp kent vooral gesloten bouwblokken, seriematige woningbouw met aan de randen herenpanden en monumentale utiliteitsbouw. De openbare ruimte in Blauwdorp is stenig, door de vele gesloten gevelwanden zonder voortuinen en het ontbreken van parkjes. De straat wordt als verblijfsruimte gebruikt.

In Proosdijveld bevindt zich in verhouding tot de andere twee delen van Mariaberg veel gestapelde woningbouw. Hierdoor is er een minder directe relatie tussen de woningen en de openbare ruimte en wordt de straat ook minder gebruikt als verblijfsruimte. De wijk is ruim opgezet en tussen de bebouwing liggen veel groene speelvelden, parken en plantsoenen.

In Trichterveld zien we voornamelijk witte twee-onder-een-kap bungalowwoningen met oranje daken. In vergelijking tot Blauwdorp heeft Trichterveld een zeer groene uitstraling. Je treft er verschillende groene pleintjes met bomen en de gebouwen hebben veelal open gevelwanden met voortuinen, hagen en bomen.

Mariaberg heeft veel commerciële voorzieningen. In de wijk tref je een groot aantal cafés, enkele supermarkten, een videotheek, bakkerij, slijterij en woonwinkels. Deze bevinden zich met name in Blauwdorp aan de Ruttensingel. De maatschappelijke voorzieningen liggen centraal in de wijk, naast de kerk (figuur 17). De commerciële en maatschappelijke voorzieningen liggen van elkaar gescheiden. Hierdoor kent de wijk niet echt een hart of een centraal ontmoetingspunt. In de presentatie van het buurtontwikkelingsplan Mariaberg juni 2010 wordt dit ook beschreven.

Figuur 18 toont het groen in de wijk alsmede de gebruikswaarde daarvan. In Blauwdorp is groen minimaal aanwezig op een aantal kleine groene plantsoenen aan de randen van de wijk. Het gebied rondom de kerk in Proosdijveld is erg groen en onderstreept daarmee – conform het parochiemodel – de kerk als centraal punt in de wijk. In deze zone liggen ook de speelvoorzieningen. Opvallend in de wijk is het Minister Goeman Borgesius plantsoen dat duidelijke sporen laat zien van zowel de Tweede Wereldoorlog als de Koude Oorlog. Het



fig. 15 Entrees en blinde gevels

Legenda

- Maatschappelijke voorzieningen
- Commerciële voorzieningen
- Kantoren
- Industrie

- Woningen
- Entrees
- Entrees portiek/galerij
- Blinde gevels



fig. 16 Zichtbaarheid en obstakels

Legenda

- Woningen
- Voorzieningen

- Zicht vanaf de begane grond woning en voetgangers
- Zicht voetgangers



fig. 17 Voorzieningen

Legenda

- Maatschappelijke voorzieningen
- Commerciële voorzieningen
- Kantoren

- Industrie
- Woningen



fig. 18 Gebruikswaarde groen

Legenda

- Omgevingsgroen
- Groen in de wijk
- Aankledingsgroen
- Plantsoen

- Wijkpark
- Buurtpark - o.a. speelplekken
- Uitlaatroen

overige groen in de wijk is voornamelijk aankledingsgroen zonder duidelijke functie, waar niemand zich verantwoordelijk voor lijkt te voelen.

2.4 De relatie tussen ruimtelijke condities en sociale veiligheid

De over Mariaberg aangeleverde politiecijfers zijn in de analyse verwerkt. De cijfers waren echter vrij globaal waardoor het niet mogelijk bleek op detailniveau uitspraken te doen. Wel is nagegaan of de uitkomsten van Mariaberg overeenkomen met de conclusies uit andere de pilots in dit onderzoek. Daarbij is vooral gekeken waar de ruimtelijke condities in Mariaberg aanleiding kunnen geven tot sociaal ongewenst gedrag.

Figuur 19 laat de kaart van Mariaberg zien met daarop de verbondenheid van de straten en alle in het bestand vermeldde incidenten. De afbeelding maakt duidelijk dat de meeste geregistreerde incidenten plaats vinden in Blauwdorp (het westelijk gedeelte van de wijk). Binnen deze buurt vinden de incidenten met name plaats in de straten die een lage lokale toegankelijkheid hebben. Geweld (zowel ernstig geweld, seksueel geweld als mishandeling) lijkt zich te concentreren in de straten die één topologische stap van de hoofdroutes afliggen. Dit zijn tevens de straten die laag scoren voor wat betreft vitaliteit.

Binnen de andere pilots is duidelijk geworden dat het risico op woninginbraak, bedreiging en mishandeling vooral hoog in straten die relatief ver van de hoofdroutes afliggen (lage verbondenheid) en die bovendien laag scoren voor wat betreft zichtbaarheid en bouwkundige beveiliging. Dit soort straten vinden we ook in Mariaberg en wel in Blauwdorp (Pastoor Wijnenweg en Geb. Moorsweg), in Proosdijveld in het gebied rondom de kerk en een groot deel van Trichterveld. Daarnaast maken de uitkomsten van de andere pilots duidelijk dat overlast – met name jongerenoverlast – zich concentreert op plekken in de buurt van publiekstrekkende voorzieningen die buiten het zicht van woningen en passanten vallen. Ook dit soort plekken zijn in Mariaberg aanwezig – wederom in het gebied rondom de kerk. Vanuit deze bevindingen geredeneerd, zou het goed zijn als er interventies bedacht kunnen worden die enerzijds de verbondenheid van de nu nog laag scorende delen binnen Mariaberg verbeteren en anderzijds het gebied rondom de parochiekerk revitaliseren. Dit laatste temeer omdat het gebied rondom de kerk wel goede ruimtelijke potenties heeft voor vitaal straatleven.

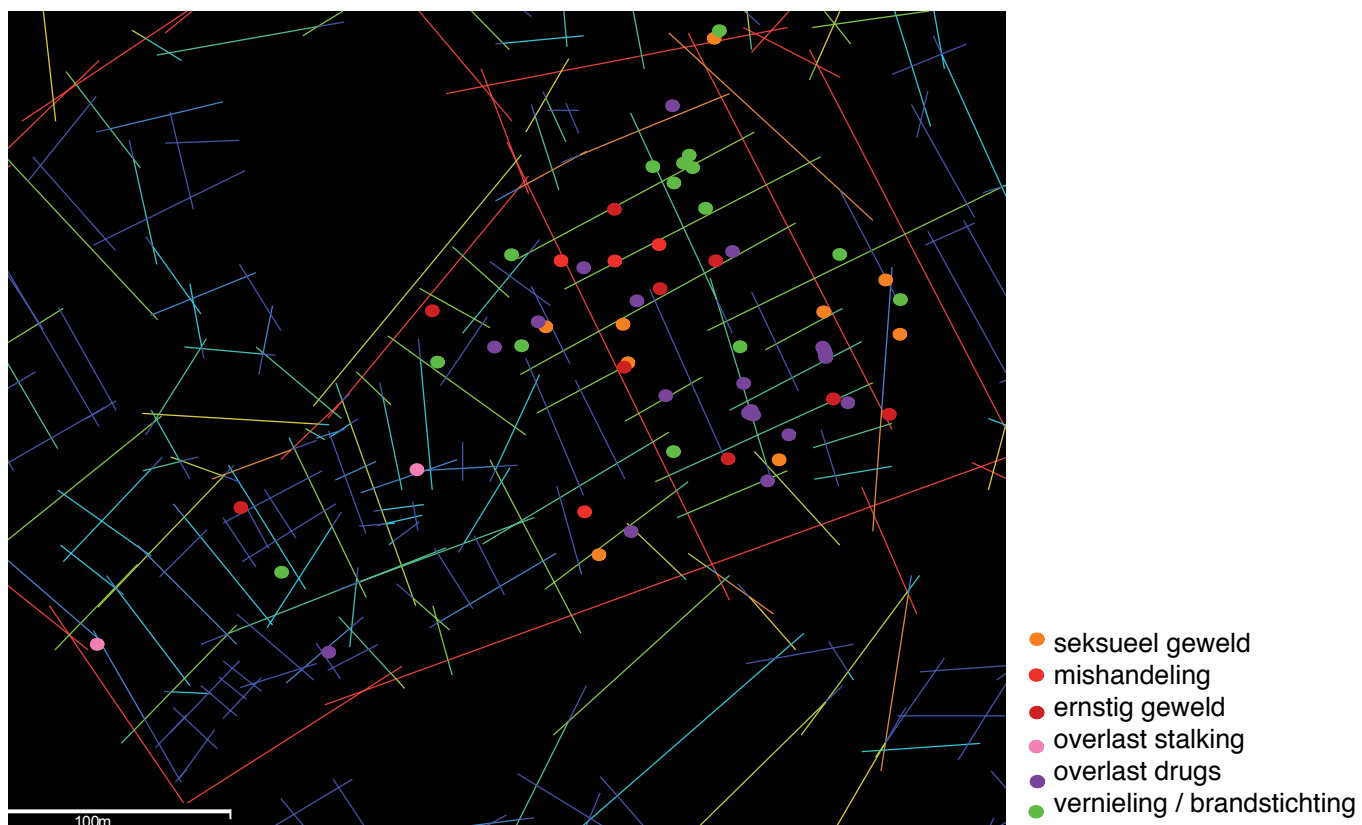


fig. 19 Criminaliteit - alle incidenten in relatie tot de verbondenheid

2.5 Aanbevelingen

2.5.1 Vraag van de gemeente

Tijdens de eerste workshop met de gemeente Maastricht is gesproken over de ontwikkeling van een nieuwe doorgaande route door de wijk die de culturele identiteit en de vitaliteit van de wijk moet ontginnen en versterken. Deze zogeheten Blauwe Loper komt in oost-westelijk richting centraal in de wijk te liggen en vormt daar een logische en vloeiende langzaam verkeersroute die de Ruttensingel centraal zal onderbreken (figuur 20). De vraag die hierbij speelt is wat deze fysieke ingreep betekent voor de ruimtelijke condities en sociale veiligheid in de wijk. Ook 'ontmoeting' is een thema die in de wijkontwikkeling aandacht moet krijgen. Hoe kunnen we er ruimtelijk voor zorgen dat bewoners en bezoekers van de wijk elkaar eerder op een 'toevallige' en informele manier ontmoeten. Bij het formuleren van de aanbevelingen is aan deze twee kernvragen extra aandacht besteed.

2.5.2 Potenties Blauwe Loper en alternatieven

Potenties Blauwe Loper

Om de effecten van de Blauwe Loper op de sociale veiligheid en ruimtelijke structuur van de wijk te testen hebben zijn verschillende space syntax modellen voor Mariaberg gedraaid met daarin de nieuwe route structuur. In onderstaande beelden is elke keer de bestaande wijk geprojecteerd naast de ingreep met Blauwe Loper.

De ruimtelijke analyse laat zien dat de Blauwe Loper de toegankelijkheid van Mariaberg verbetert. Dit omdat de Blauwe Loper een verbeterde verbinding het stadscentrum creëert. Op globaal niveau wordt met name de toegankelijkheid van de Tongerseweg beter. Daarnaast is ook rondom de parochiekerk in Proosdijveld een lichte verbetering van de globale toegankelijkheid te zien. Op lokaal niveau geldt dat de Blauwe Loper op een goede plek in de wijk ligt. De lokale toegankelijkheid (oftewel de toegankelijkheid vanuit de directe omgeving) van de straten direct aan de Blauwe Loper is beter in de nieuwe dan in de bestaande situatie. Dit is gunstig voor de menging van verschillende gebruikers op de Blauwe loper en leidt tot meer ogen op straat.

Ook voor wat betreft de verbondenheid geeft de Blauwe Loper een verbetering ten opzichte van de bestaande situatie. De Blauwe Loper is zo goed met de aanliggende straten en het stedelijk netwerk verbonden dat het ook een hoofdroute voor de wijk vormt. De noord-zuid verbindingen in Blauwdorp worden hiermee minder kwetsbaar voor woninginbraken en verloedering. Het is daarbij wel van belang dat de route zo ingericht wordt dat deze ook 's avonds aantrekkelijk is om te gebruiken. De verbondenheid tussen Proosdijveld en Blauwdorp wordt beter en daar profiteert met name het openbare gebied rondom de parochiekerk van. De verbondenheid van Trichterveld blijft nagenoeg gelijk.



fig. 20 Blauwe Loper
Bron: gemeente Maastricht



fig. 21 Routing Blauwe Loper



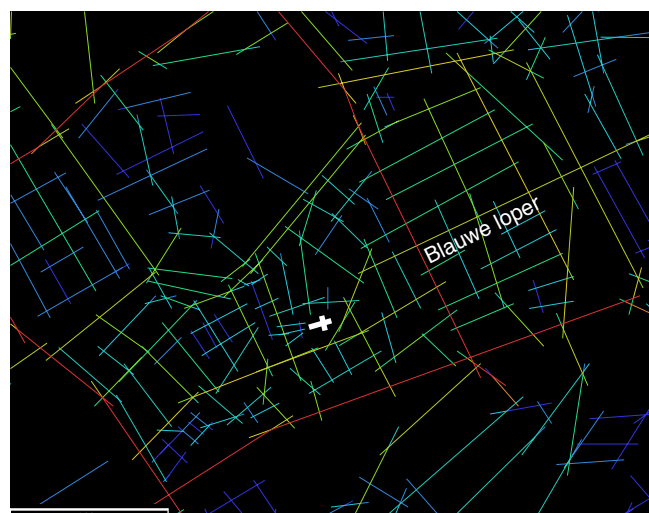
fig. 22 Bestaande situatie



Blauwe Loper - Toegankelijkheid op stadsschaal



fig. 23 Bestaande situatie



Blauwe Loper - Toegankelijkheid op wijkschaal

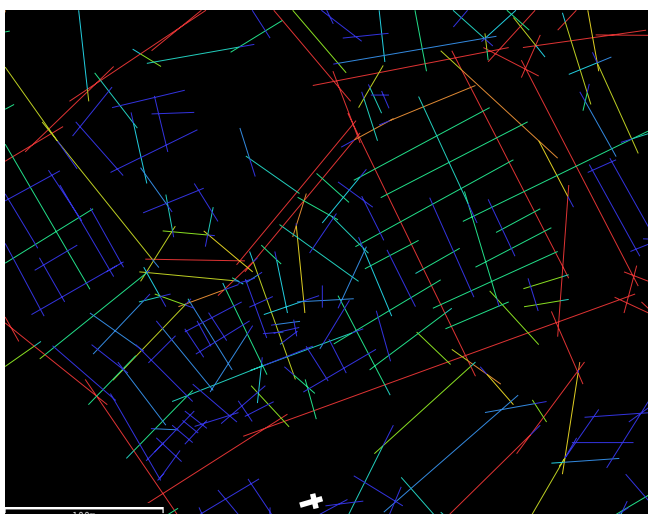


fig. 24 Bestaande situatie



Blauwe Loper - Verbondenheid

In de voorgestelde situatie, blijven de Tongerseweg en Ruttensingel vitale hoofdroutes met veel potenties voor voorzieningen. De potenties voor voorzieningen op de Blauwe Loper zelf zullen vooral in Blauwdorp liggen op de kruisingen met de Ruttensingel. Voor de verdere uitwerking is dit een interessante plek voor ontmoeting en een centrumfunctie omdat hier een overlap is van vitaliteit op stadsschaal en lokale niveau. Op lokale schaal nemen door de Blauwe Loper de potenties voor een vitaal straatleven in Mariaberg toe. Dit geldt vooral voor de straten bij de kruising met de Ruttensingel en het gebied rondom de kerk. Woonstraten met een vitaal straatleven worden door bezoekers en bewoners ook als prettiger ervaren, hebben meer sociale ogen op straat en er vindt een betere menging plaats. Om dat effect daadwerkelijk te bereiken zal ook nagedacht moeten worden over de inrichting van de openbare ruimte en het zicht vanuit de woningen op die openbare ruimte.

Potenties Alternatieve Blauwe Lopers

Omdat de Blauwe Loper met name verbeteringen oplevert voor Blauwdorp en op lokale schaal voor Proosdijveld is nog een aantal andere alternatieven onderzocht. Als eerste alternatief is gekeken naar een langzaam verkeersroute over de begraafplaats in het verlengde van de Blauwe Loper. Deze route zal (zo is het voorstel) in het verlengde van de Blauwe Loper komen te liggen waardoor deze nog langer wordt. Deze extra verbinding levert een minimale verbetering ten opzichte van de originele Blauwe Loper. De minimale verbetering zit in een extra positief effect op zowel de vitaliteit en verbondenheid van de Ruttensingel. De potenties voor voorzieningen en vitaal straatleven (ontmoeting) worden hierdoor nog iets groter. Omdat het effect minimaal is terwijl de ingrepen groot zijn om door de bestaande begraafplaats een routing te maken, valt dit model af.

Een tweede alternatief is om het tracé van de Blauwe Loper te verleggen. Het is immers mogelijk de loper in haar geheel enkele straten zuidelijker te plaatsen. Hiervoor moet nog steeds een bouwblok doorgebroken worden. De Blauwe Loper komt zo in het verlengde te liggen van de Anjelierenstraat. De alternatieve Blauwe Loper kruist dan de Ruttensingel ter hoogte van het bestaande voorzieningen cluster. Dit alternatief is echter voor wat betreft de potenties voor voorzieningen minder gunstig dan de Blauwe Loper. De potenties voor voorzieningen nemen licht toe rond het Fatimaplein, maar zijn nog steeds laag. Met name doordat er geen directe en rechte verbinding is het van het stadscentrum naar de Ruttensingel pakt dit alternatief ongunstiger uit. Voor wat betreft de potenties voor vitaal straatleven (ontmoeting) pakt de Alternatieve Loper iets gunstiger uit dan de Blauwe Loper. Dit geldt met name voor de Ruttensingel en de hoofdstraten in Proosdijveld. Potenties voor een lokaal ontmoetingscentrum ontstaan in dit alternatieve model op de kruising van de doorgetrokken Anjelierenstraat en de Ruttensingel.

Het laatste alternatief dat onderzocht is, is een Dubbele Loper: oftewel een combinatie van de Blauwe Loper en de alternatieve Loper. Dit is een model waarvan de haalbaarheid minder groot is omdat er twee bouwblokken gesloopt moeten worden. De Dubbele Loper draagt echter wel bij aan het verweven van de twee buurten doordat het stratenpatroon beter op elkaar aansluit en de oost-west oriëntatie van Trichterveld en Proosdijveld doorloopt in Blauwdorp. Dit alternatief geeft de beste resultaten zowel voor wat betreft de potenties voor vitaal straatleven als voorzieningen. Dit geldt met name voor de Ruttensingel en Proosdijveld.



fig. 25 Verlenging route Blauwe Loper over de begraafplaats



fig. 26 Alternatieve loper



fig. 27 Dubbele loper

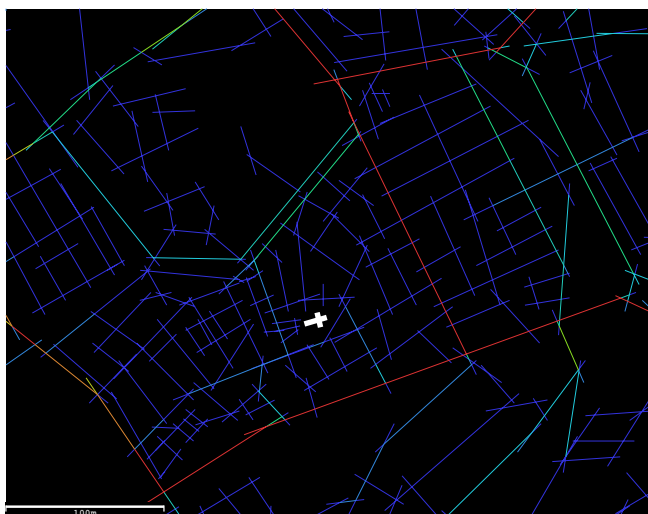


fig. 28 Bestaande situatie



Blauwe Loper - Vitaliteit op stadsschaal
potenties voor bedrijvigheid en voorzieningen

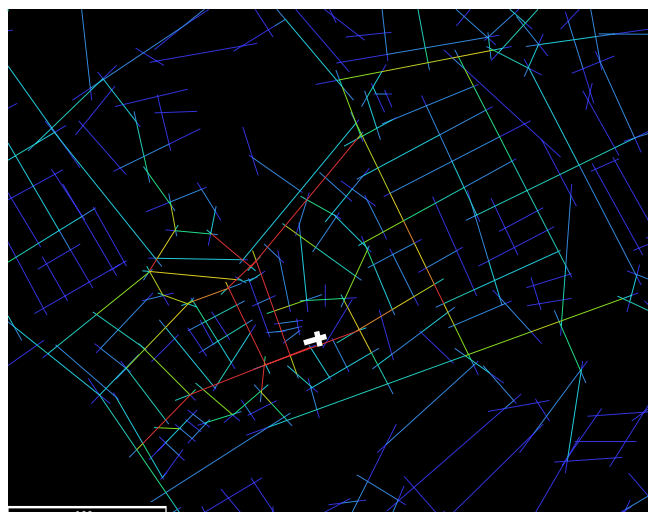
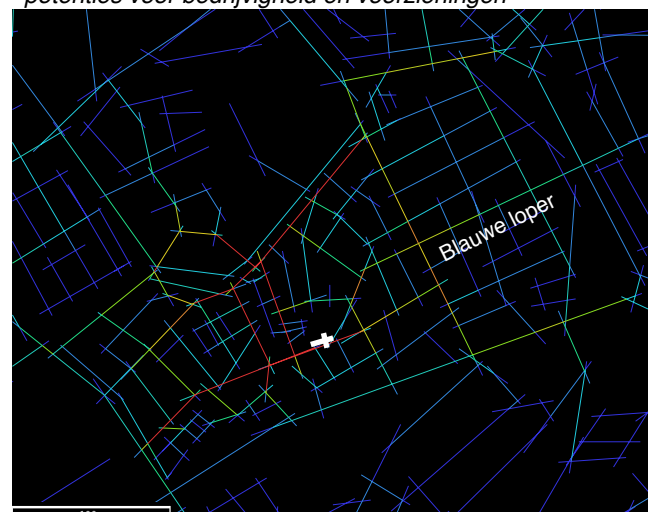


fig. 29 Bestaande situatie



Blauwe Loper - Vitaliteit op lokale schaal
potenties voor vitaal straatleven en ontmoeting

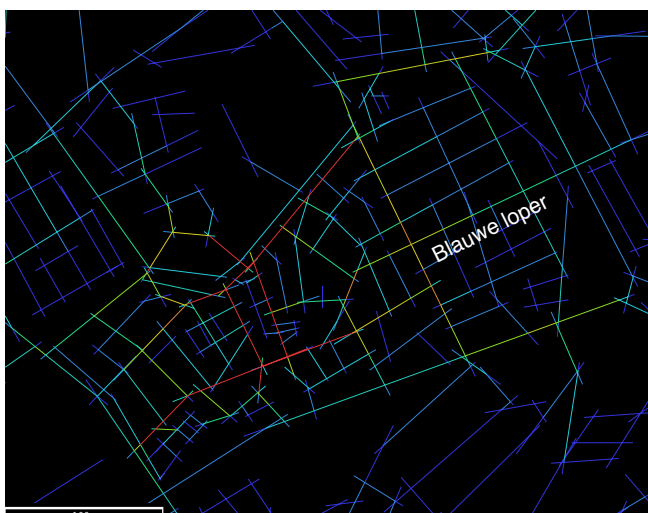


fig. 30 Blauwe Loper



Alternatief over begraafplaats - Vitaliteit op lokale schaal
potenties voor vitaal straatleven en ontmoeting

Conclusie

De Dubbele Loper levert de beste waarden op en laat zelfs een kleine verbetering zien van de vitaliteit op stadsschaal in de straten rondom de kerk. Hierdoor ontstaat er een overlap van globale en lokale vitaliteit wat gunstig is voor sociale veiligheid, ogen op straat en menging van bezoekers. De Dubbele Loper vraagt echter ook om de grootste investeringen omdat daarvoor twee bouwblokken doorbroken moeten worden. De originele Blauwe Loper is een hele goede tweede omdat de directe verbinding naar het stadscentrum de toegankelijkheid, verbondenheid en vitaliteit met name in Blauwdorp verbetert. In Blauwdorp vinden op dit moment de meeste delicten plaats dus is het interessant voor de optie te kiezen waar deze buurt het meeste baat bij heeft. De optie van de originele Blauwe Loper biedt ook de meeste potenties om de Ruttensingel te ontwikkelen als lokaal centrum van de wijk met een uitloper naar het Fatimaplein. Dit wordt verder uitgewerkt in

De alternatieve Blauwe Loper levert een gunstige verbetering op voor Proosdijveld en het gebied rond de kerk, maar levert voor Blauwdorp minder potenties voor voorzieningen en vitaal straatleven. In alle modellen nemen de waarden van Trichterveld niet toe, de Blauwe Loper heeft dus geen toegevoegde waarde voor de sociale veiligheid binnen dat deel van de wijk.

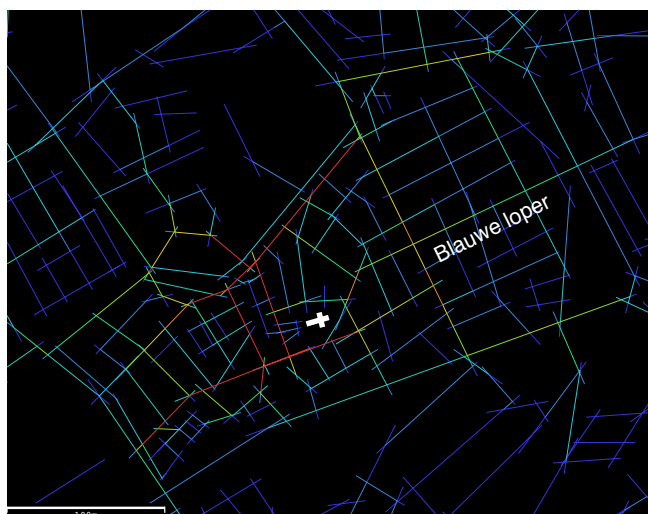


fig. 31 Blaauwe Loper

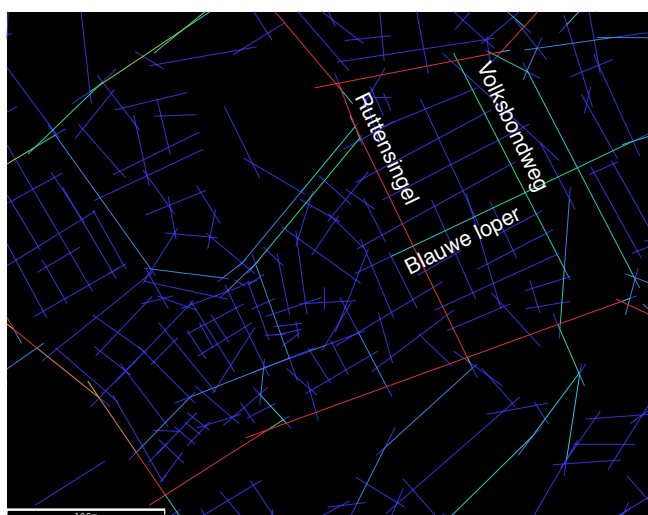


fig. 32 Blaauwe Loper

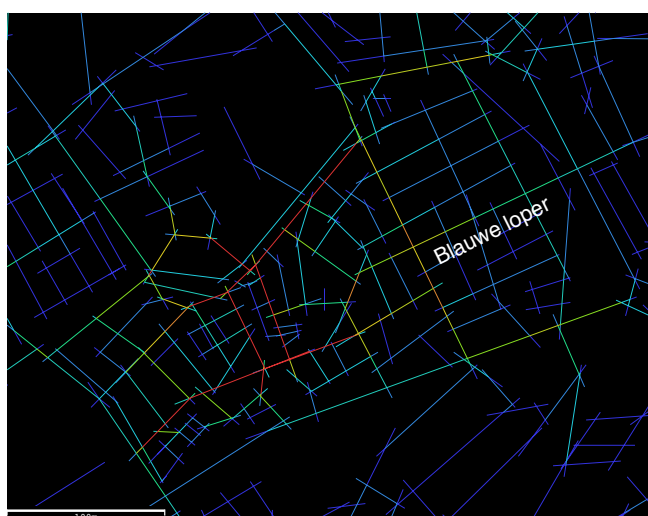
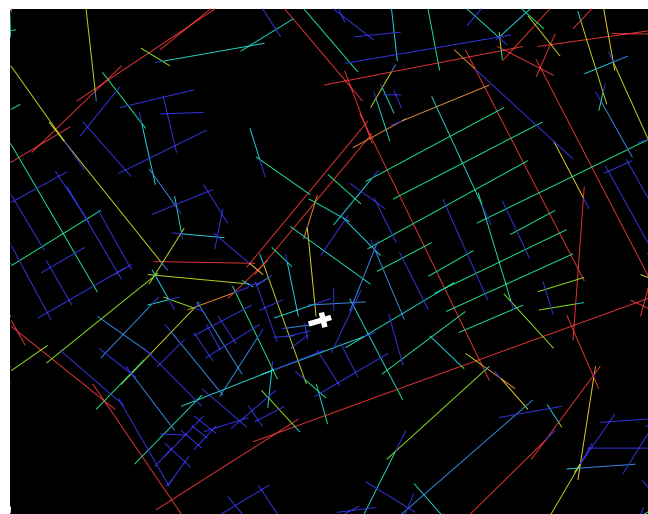
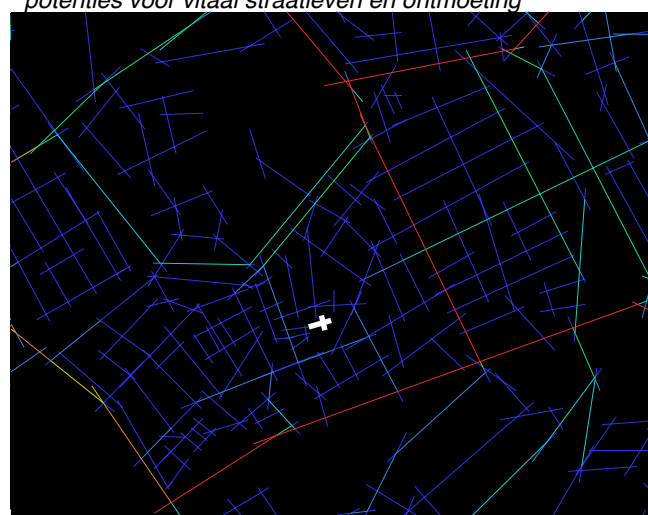


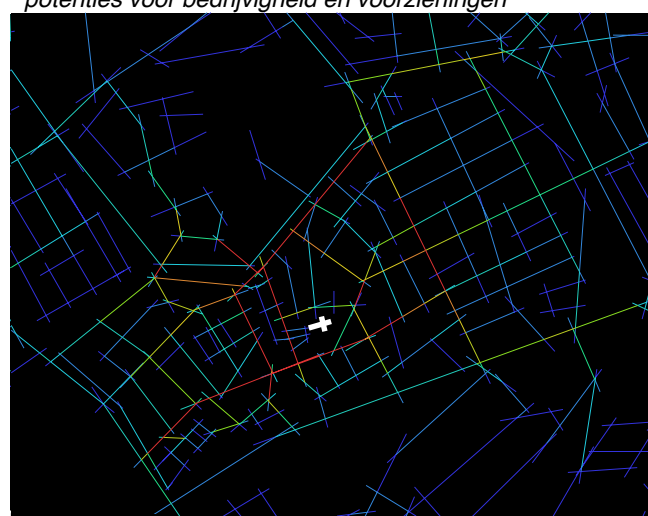
fig. 33 Blaauwe Loper



Alternatieve Loper - Vitaliteit op lokale schaal
potenties voor vitaal straatleven en ontmoeting



Dubbele Loper - Vitaliteit op stadsschaal
potenties voor bedrijvigheid en voorzieningen



Dubbele Loper - Vitaliteit op lokale schaal
potenties voor vitaal straatleven en ontmoeting

2.5.3 Ontmoeting in Mariaberg

Ook 'Ontmoeting' is een thema waar de gemeente in Mariaberg extra aandacht aan besteedt middels haar structuurvisie voor Maastricht. In het tweede deel van de aanbevelingen is gekeken welke potenties de Blauwe Loper levert voor ontmoeting in de wijk. Wat zijn de ruimtelijke en praktische mogelijkheden om toevallige en informele ontmoetingen voor bewoners en bezoekers te stimuleren? Ontmoeten staat in nauw verband met de eerder beschreven toegankelijkheid, verbondenheid en vitaliteit maar ook met de inrichting van een plek. Aanvullend is daarom gekeken naar drie thema's met betrekking tot inrichting van de ruimte. Allereerst ruimte voor ontmoeting. Het gaat daarbij om de fysieke ruimte die er is voor ontmoeting. Is er ruimte om te verblijven en biedt het programma daar aanleiding toe? Ten tweede continuïteit van de routing, dit gaat over de leesbaarheid van de route. Een duidelijke en herkenbare routing en ontsluiting van de wijk versterkt de positieve beleving en het veiligheidsgevoel. Bezoekers en bewoners moeten ten alle tijden weten waar ze zijn en welke kant ze op moeten. Daarnaast draagt een heldere en overzichtelijke routing ook bij aan een bundeling van voetgangersstromen waardoor mensen ook objectief gezien veiliger zijn. Voor de Blauwe Loper is het dus van belang dat deze route herkenbaar is. De wijk inrichting kan daar een bijdrage aan leveren. Als laatste thema kijken we naar het vergroten van de sociale veiligheid door de zichtbaarheid vanuit aangrenzende woningen en het programma te vergroten maar ook de zichtbaarheid tussen voetgangers en fietsers onderling. Het gaat hierbij ook om het juiste verlichtingsniveau.

1. Ruimte voor ontmoeting

De aanleg van de Blauwe Verbinding verbetert zoals we eerder zagen de toegankelijkheid en de vitaliteit van zowel de Ruttensingel, Proosdijweg en de Willem de Vliegenstraat (toekomstige Blauwe Loper). Dit betekent dat er een grote kans is dat meer mensen deze straten zullen bezoeken waardoor de mogelijkheid tot ontmoeting ontstaat. Deze kans neemt toe op de kruispunten tussen twee toegankelijke en vitale straten. In figuur .. is aangegeven waar deze straten elkaar kruisen.

Op stadsniveau biedt de kruising met de Ruttensingel en de Blauwe Loper potenties voor voorzieningen. Beide straten zijn zowel toegankelijk als vitaal op globaal en lokaal schaalniveau. Economisch gezien is dit ook de meest interessante plek om een voorziening te beginnen omdat hier de meeste bezoekers van de wijk voorbij komen zowel het langzaam als het autoverkeer. De knip in de weg die door de Blauwe Loper wordt gemaakt zorgt ervoor dat het verkeer moet remmen en de Ruttensingel een hogere verblijfswaarde kan krijgen.

Op dit moment is echter zowel de fysieke ruimte als de inrichting gericht op verplaatsing en niet op verblijf. Een ondersteunend programma is daarbij niet aanwezig. Op de kruising met de Ruttensingel liggen enkel woonfuncties en op de hoek van de straat zijn dichte gevels en zijkanten. Dit komt zowel de verblijfskwaliteit als de sociale veiligheid niet ten goede. De functie van de Blauwe Loper kan versterkt worden door op dit punt in de routing ook de openbare ruimte mee te nemen en mogelijkheden voor verblijf en commerciële



fig. 34 potenties voor bedrijvigheid en voorzieningen op de Blauwe Loper



1. Stedelijk programma in de buurt.

- Hoekwinkel
- Paviljoens, mobiele eenheden
- Verblijfsplekken (bankjes etc)

2. Stadsstraat

- Hoekwinkels
- Cafe/ horeca
- Fitness
- Open plinten in de bebouwing
- Plein met verblijfsmogelijkheden
- Brede stoepen

fig. 35 ruimte voor ontmoeting op de Blauwe Loper stadsniveau
stedelijk programma



Wijk programma

- Speelplekken voor jong en oud
- Sport
- Verblijfsplekken (bankjes etc)
- Evenementen lokatie voor de wijk
- Jeugdhonk
- Buurthuis
- (brede) school

fig. 36 ruimte voor ontmoeting op de Blauwe Loper lokaal niveau
wijkprogramma

voorzieningen te scheppen. Hierbij kan gedacht worden aan brede stoepen voor ontmoeting, open plinten in de bebouwing, hoekpanden, horeca of fitness.

De kruising met de Volksbondweg toont een overlap van zowel vitaliteit op stadsschaal als potenties voor vitaal straatleven in de buurt. Dit is gunstig voor de sociale veiligheid maar biedt andersom ook kansen voor inrichting en programma die 'ontmoeting en uitwisseling' op die plek stimuleren. Aanvullend op de reeds aanwezige voorzieningen in Blauwdorp is deze locatie interessant voor stedelijk programma in de buurt, zoals een kleine buurtwinkel, werk- en atelier ruimten, maar ook straatmeubilair om verblijven mogelijk te maken.

Lokale ontmoeting

Op wijksschaal zien we potenties voor een vitaal straatleven. Het gaat hierbij om ontmoeting tussen wijkbewoners of bezoekers die zich verplaatsen binnen de wijk. Een plek die potentie heeft om uit te groeien tot een ontmoetingsplek voor de wijk is het Fatimaplein en de Madoerastraat. Langs deze as liggen een aantal voorzieningen zoals de snackbar en de muziekgieterij (welke op korte termijn verdwijnt). Het programma moet dan ook gericht zijn op de wijk zoals een speelplek voor jong en oud, sport, bankjes, locatie voor wijk evenementen, uitbreiding van het buurtcentrum of eventueel brede school. Door de Blauwe Loper door het park/groenzone rondom de kerk te laten lopen kan ook dit gebied geactiveerd worden. Daarbij moet wel aandacht besteedt worden aan de zichtbaarheid (zie 2.5.5)

2. Continuïteit routing

Bovenstaande ontmoetingsplekken kunnen het beste geactiveerd worden als op deze plekken de goede toegankelijkheid, die uit het space syntax model naar voren komt, ook op straatniveau in de wijk herkenbaar en leesbaar is en veilig te bereiken. Dit kan worden bewerkstelligd door bijvoorbeeld eenduidige materialisatie, autoverkeer ondergeschikt maken aan langzaam verkeer, begeleiding door groenstructuren of bebouwing. Een aantal plekken langs de route van de toekomstige Blauwe Loper spelen een belangrijke rol in het creëren van een continue route. De inrichting ter plaatse is op dit moment zodanig dat de structuur juist een andere kant op buigt. Op andere plaatsen langs de route is het expliciet zichtbaar maken van de route van minder groot belang omdat daar de bestaande structuur al zo is ingericht dat de route wordt begeleidt. Op figuur .. is aangegeven op welke delen van de Blauwe Loper nagedacht moet worden over het begeleiden en herkenbaar maken van de routing. Bij de uitwerking van de route verderop in het document worden een aantal voorstellen gedaan hoe de continuïteit van de route verbeterd kan worden.

3. Verhogen sociale veiligheid door zichtbaarheid

In Blauwdorp zijn op de meeste punten langs de Blauwe Loper voorkanten van grondgebonden woningen gericht op de route. Als er zich een blinde plint bevindt, is er zicht vanuit de woningen aan de andere zijde van de straat. In het nieuw te construeren gedeelte, waar de Blauwe Loper door de bestaande bouwblokken heen gaat, is het van belang dat voor de nieuwe inrichting wordt nagedacht over zicht vanuit de woningen en dat – daar waar dit zicht tekort schiet – andere functies aan het programma worden toegevoegd die de sociale controle

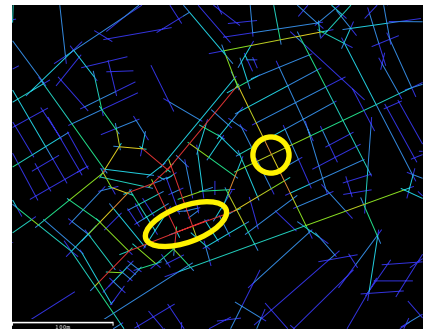


fig. 36 potenties voor vitaal straatleven op de Blauwe Loper



fig. 37 continuïteit routing, knooppunten waar de Blauwe Loper in de huidige situatie onderbroken wordt.

kunnen verhogen. Te denken valt hierbij aan kleine horeca of andere openbare ontmoetingsruimten met zicht op de straat. De inrichting en programmering van deze openbare ontmoetingsruimten moet zo worden vorm gegeven dat deze zowel overdag als 's avonds bijdraagt aan meer ogen op straat.

Op het gedeelte waar de Blauwe Loper door Proosdijveld loopt is geen zicht vanuit de woningen op de route. De aanleg van de Blauwe Loper in deze zone kan het natuurlijk toezicht door mensen op straat in dit gebied vergroten. Dit zou er voor pleiten de route door de groenzone rondom de kerk aan te leggen. Zeker gezien de huidige overlast die plaatsvindt in dit gebied. In de huidige situatie is daar onvoldoende zicht op vanuit de woningen, door dichte plinten en dikke rij parkeren, wat met name in de avond het gevoel van onveiligheid kan geven. De woningen ten zuiden van de kerk zijn aan herstructurering of vervanging toe. In de uitwerking is gekeken hoe de zichtbaarheid op de Blauwe Loper vergroot kan worden.

In Trichterveld zijn de woningen weer met de voorkanten gericht op de Blauwe Loper. Dat is gunstig voor de sociale controle.



fig. 38 zichtbaarheid langs de Blauwe Loper

2.5.4 Ontwerpvoorstellen

Kruising Willem de Vliegenstraat en Volksbondweg

In de huidige situatie loopt de Willem de Vliegenstraat middels een brede asfaltweg over in de Volksbondweg. Door een verkeersdrempel, versmalling van het profiel en een ander type bestrating wordt de continuïteit van de Willem de Vliegenstraat, richting het hart van Mariaberg, onderbroken. Op dit punt liggen potenties voor een ontmoetingsplek omdat verschillende verkeersstromen elkaar hier kruisen.

Middels materialisatie kan zichtbaar worden gemaakt dat voor het langzaam verkeer hier een doorgaande route loopt. In dit geval is gekozen dit met materialisatie te doen omdat de bestaande bomen de autoroute de hoek om begeleiden. Rood asfalt kan fietsers de weg wijzen richting het hart van de wijk. De Blauwe Loper kan vervolgens tot aan de Ruttensingel de gedaante van een fietsstraat krijgen zodat het duidelijk is dat de fietser hier voorrang heeft en de auto te gast is. Voor fietsers wordt het zo extra aantrekkelijk deze route te gebruiken.

Om ontmoeting op deze plek te stimuleren kan een verblijfsruimte aangelegd worden. De brede stoepen bieden in eerste instantie al ruimte voor een bankje, speelplek of mobiele eenheid. Bij de inrichting is het wel van belang ervoor te zorgen dat de plek aantrekkelijk is voor bedoeld verblijf en bijvoorbeeld niet voor rondhangende jongeren. De plek ligt nu immers buiten het zicht van omliggende gebouwen en heeft daardoor de potentie een interessante hangplak voor jongeren te worden. Om deze reden, is het belangrijk dat de verblijfsplek qua inrichting en functie goed te doen aansluiten bij de behoeften en wensen van de wat oudere buurtbewoners. Bij hen dient een 'sense of ownership' te ontstaan, wat naast de genoemde inrichting en functie versterkt kan worden door de kwaliteit van de materialisatie en het onderhoud. De plek moet zo worden ingericht dat het niet uitnodigt tot graffiti, vernieling of vervuiling. In een later stadium bieden ook de panden op de hoek potenties voor lokale voorzieningen, werkruimtes of een atelier door de dichte plinten te vervangen of een aanbouw toe te staan.

Kruising Willem de Vliegenstraat en Proosdijweg

Door de doorbraak t.b.v de Blauwe Loper, ter hoogte van de Willem de Vliegenstraat, biedt dit een goede plek voor ontmoeting op de vrijgekomen grond. In eerste instantie is dit een groene open ruimte, die als ontmoetingsplek versterkt zou kunnen worden door de aanleg van een kleinschalige voorziening zoals een theehuis of andersoortige horecavoorziening. De reeds aanwezig horecafunctie en buurtcentrum versterken de ontmoetingsfunctie van deze plek. De kleinschalige voorziening kan de economische waarde van de plek zichtbaar maken. Als een voorziening op deze locatie goed loopt, ligt er op langer termijn een kans om ook de kruising met de Ruttensingel te herstructureren en van de gesloten plinten voorzieningen te maken.



fig. 39 Referentie Antiekwinkel in hoekpand bron: maps.google.nl



fig. 40 Referentie Tweede hands kleiding winkel aan huis. bron: maps.google.nl



fig. 41 Kruising Willem de Vliegenstraat en Volksbondweg - zichtbare entree Blauwe Loper - fietsstraat

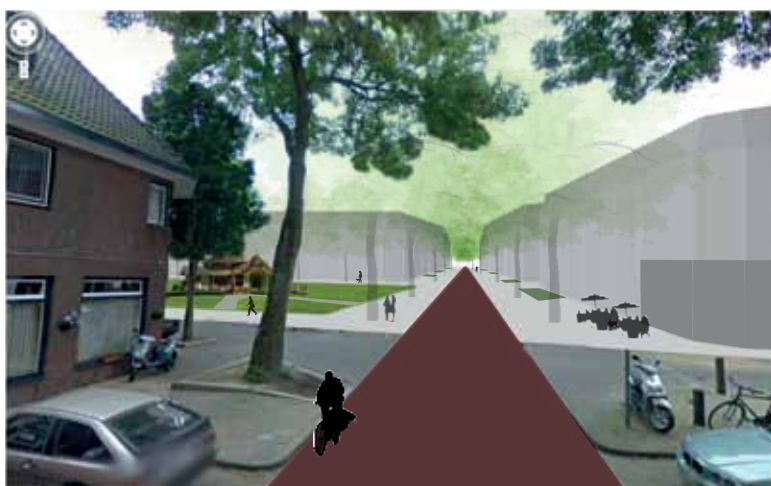


fig. 42 Kruising Proosdijweg - korte termijn - groene openbare ruimte met kleinschalige voorziening



fig. 43 Kruising Proosdijweg - lange termijn - nieuwbouw woonblokken

Nieuwe kruising Ruttensingel

De kruising van de Blauwe Loper met de Ruttensingel is de plek in de wijk met de meeste potenties voor voorzieningen, bedrijvigheid en vitaal straatleven. Hier kan het centrum en hart voor de wijk ontstaan doordat diverse stromen elkaar hier kruisen. De plek is vanuit twee kanten goed toegankelijk en verbonden met de stratennetwerk van de stad. Nieuw programma kan vanuit de Ruttensingel de route van de Blauwe Loper benadrukken en markeren.

Kruising Begoniastraat en Asterstraat

Vanaf dit punt loopt de route in de toekomstige situatie richting het Fatimaplein. Vanuit de stenige en smalle straten in Blauwdorp, krijgt de Blauwe Loper ineens ruimte en een groene setting waardoor de overgang naar de parochiewijk Proosdijveld zichtbaar wordt. Om de continuïteit van de route te waarborgen moeten een aantal obstakels langs en op de route, zoals de heesters langs de Gentiaanstraat, verwijderd worden en moet het fietspad rechtdoor getrokken worden door het grasveld. De space syntax modellen laten zien dat de toegankelijkheid toeneemt naar gelang de route directer is en met zo min mogelijk bochten. De zichtbaarheid vanuit de woningen op de route is goed door de lage heggen.

Verderop bevindt zich een cluster gebouwen aan de Blauwe Loper waar nu school en welzijnzorg en diverse kantoren gehuisvest zijn. Ook deze locatie is op langere termijn toe aan herstructurering. Op dit moment zijn de gebouwen naar binnen gericht en is er weinig relatie met de straat. Het cluster gebouwen zou op termijn een andere functie kunnen krijgen. De gebruikswaarde van dit complex zal naar het zich laat aanzien toenemen door de komst van de Blauwe Loper waardoor dit complex aantrekkelijker wordt voor diverse functies zoals bijvoorbeeld bewoning (denk aan ouderenhuisvesting, studentenwoningen of 'young urban creatives'), ateliers of kantoren.

Fatimaplein, richting Madoerastraat

Het Fatimaplein is open en overzichtelijk. De brede autowegen die kriskras over het Fatimaplein lopen bepalen echter het straatbeeld. De groene velden, naast de kerk en tussen de wegen, hebben in de huidige situatie geen verblijfspotentie. Om de route continue door te zetten, kan een deel van de weg worden afgesloten voor autoverkeer en alleen toegankelijk worden gemaakt voor fietsers. (moeten nog een bovenaanzicht hier van maken) Het autoverkeer heeft in de huidige situatie twee mogelijkheden om de kerk via de Madoerasstraat aan de zuidzijde te bereiken. Door de .. straat af te sluiten en aan de buitenrand tweebaans kan het autoverkeer nog steeds doorstromen. Het bestaande profiel wordt versmald en alleen toegankelijk gemaakt voor fietsers. Hierdoor ontstaat extra ruimte voor groen en verblijfsruimte hierin. De weg verandert van een autoweg met aan weerszijden restgroen, naar een fietspad door een park, waar verblijfskwaliteit en speelplekken gecreëerd kunnen worden. De routing kan versterkt worden door een groenstructuur of bomenrij de route te laten begeleiden.



fig. 44 Kruising Ruttensingel - Asterstraat



fig. 45 Kruising Begoniastraat en Asterstraat



fig. 46 Kruising Fatimaplein - dubbel doorgetrokken fietspad



fig. 47 Kruising Fatimaplein - Bomenrij begeleidt de route

Fatimaplein en Madoerastraat

De Blauwe Loper kan op dit deel van de route op verschillende plekken doorgezet worden. De twee opties hebben verschillende effecten voor de omgeving en zijn afhankelijk van de herstructurering van de portiekflats ten zuiden van de kerk. Vanwege de cultuurhistorische waarde van de portiekflats is het nog onduidelijk of deze vervangen mogen worden voor nieuwbouw. In deze uitwerking hebben we twee modellen meegenomen. Wanneer de loper door het groen loopt, verbindt het de verschillende groene velden langs de kerk. Hierdoor ontstaat extra sociale controle op deze velden vanuit de voetgangers en fietsers op de Blauwe Loper. Anderzijds zijn deze voetgangers en fietsers voor een groot gedeelte uit het zicht van de woningen, door de dichte plinten op maaiveldniveau en geparkeerde auto's aan de straatzijde. Een overweging kan zijn, mochten de portiekflats blijven staan, om de fietsers over de autoweg van de Madoerastraat te leiden. Zo blijft er een relatie met het autoverkeer en de woningen. Als in dit geval het parkeren verlegd wordt naar de overzijde van de straat aan de kant van de woningen dan loopt de Blauwe Loper op de grens tussen park en straat. Indien mogelijk kan bij herstructurering van de bestaande panden gekeken worden of het mogelijk is de begane grond meer open te maken. Daarbij heeft het zelfs de voorkeur om de begane grond iets te verhogen ten opzichte van het straatniveau zodat bewoners vanuit hun woonkamer over de auto's de straat kunnen zien. Bestaat er in de toekomst de mogelijkheid om de bouwblokken aan het Fatimaplein te vervangen, dan ontstaat de kans om parkeren op eigen terrein of achter de woningen op te lossen. Hierdoor is er open zicht vanuit de toekomstige woningen op de kerk en het park en kan het fietspad door het park gelegd worden. De randen van het park moeten dan open blijven met lage beplanting tussen de bomen.

Madoerastraat, Trichterveld

Deze straat loopt in continue lijn door naar de westelijke uitgang van de wijk. Extra aanpassingen in het straatprofiel zijn hierdoor niet noodzakelijk, omdat de route de wijk uit herkenbaar is door materiaalgebruik en maatvoering. De Blauwe Loper kan hier over het profiel van de weg lopen. De woningen staan met hun voorkanten gericht op de straat. De groene inrichting van de voortuinen kleden de routing aan en geven qua uitstraling en sfeer de overgang aan tussen het meer stedelijke Blauwdorp naar de rustige buitenwijken.

Oversteek van Madoerastraat over Javastraat

Eenzijds is dit het eindpunt, maar ook het startpunt van de toekomstige Blauwe Loper. Om aan te geven dat deze route hier begint, zou de oversteek duidelijker vormgegeven kunnen worden. Dit draagt tevens bij aan de verkeersveiligheid omdat er nu geen oversteek is.



fig. 48 Bestaande situatie Fatimaplein - haaks parkeren aan de zijde van de kerk en galerijwoningen



fig. 49 Bestaande situatie Fatimaplein - haaks parkeren aan de zijde van de kerk en galerijflats daar tegenover



fig. 50 Verplaatsen haaks parkeren naar overzijde - gecreëerde ruimte benutten door hier een fietspad door te trekken ten behoeve van de Blauwe Loper



fig. 51 Bij het slopen van de galerijflats kunnen deze worden vervangen door patio-woningen. Parken kan op eigen terrein. Uitbreiden van het parkeren kan door een parkeercoffer achter de woningen te creëren



fig. 52 Trichtersveld - Fietspad op de weg - zicht vanuit de woningen



fig. 53 Kruising Javalaan - duidelijke aanduiding van de oversteekplaats d.m.v. materialisatie



3. Pottenberg

3.1 inleiding

Pottenberg is qua omvang ongeveer de helft van Mariaberg. De wig-vormige wijk is in de jaren 60 gebouwd volgens het parochiemodel, dat in het Structuurplan van 1954 voor alle nieuwbouwwijken in Maastricht werd voorgesteld. Het hart van de wijk kent een sterke ruimtelijke samenhang door een as, dubbelplein en een duidelijke rand. Deze structuur is onderdeel van Maastrichts Planologisch Erfgoed. Rondom het plein liggen maatschappelijke voorzieningen en is de kerk gesitueerd. De rest van de wijk kent een heldere opzet door stempels van rijtjeswoningen, portiek- en galerijflats en vrijstaande woningen. Centraal door de wijk loopt een verbindingsas naar het aangrenzend westelijk gelegen winkelcentrum. De ruimtelijke opzet van Pottenberg is op de (groene) omgeving afgestemd, aan de westzijde grenzend aan een golfterrein en ten noorden en zuiden aan een groene zone. Pottenberg heeft veel minder jeugdigen dan Mariaberg aangezien 10% van de inwoners tussen de 15 en de 25 jaar oud is. Met 22% t.o.v. 17% gemiddeld in Maastricht, telt Pottenberg relatief veel ouderen.

Net als Mariaberg is ook Pottenberg een wijk met veel relatieve armoede. De cijfers zijn weliswaar iets gunstiger dan in Mariaberg, maar ook hier is een relatief hoog percentage van de bevolking economisch niet actief. Meer dan de helft van de huishoudens moet rondkomen van een laag inkomen en 18% zit op of rond het sociaal minimum.

Over Pottenberg heeft de gemeente geen criminaliteitsgegevens aangeleverd.^[10] Wel zijn er openbare cijfers van het CBS die laten zien dat het aantal vernielingen, diefstallen uit auto's en mishandelingen in Pottenberg lager ligt dan in Mariaberg. Het aantal vernielingen en mishandelingen ligt 5% respectievelijk 10% boven het landelijk gemiddelde. Het aantal diefstallen uit auto's ligt (net als in Mariaberg) ruim onder het landelijk gemiddelde. De kerk is de afgelopen jaren tweemaal onderhevig geweest aan brandstichting.

3.2 de opgave

De problemen op het gebied van sociale veiligheid zijn in Pottenberg niet erg groot, maar de vergrijzing is een punt van aandacht. Daarnaast ligt er een herstructureringsopgave voor een deel van de bestaande woningen in Pottenberg. De gemeente is in samenwerking met de woningbouwcorporaties en bewoners bezig met het opstellen van een buurtontwikkelingsplan. Opgaven die daar in naar voren komen zijn verbinding van de wijk met de stad, de voorzieningen in Pottenberg moeten een impuls krijgen en de ruimtelijke kwaliteit van het Terra Cottaplein moet verbeterd worden. Daarnaast wordt gezocht naar geschikte huisvesting voor ouderen en moet er een structurele oplossing komen voor de voorzieningen in het buurthuis 'De Romein'.

In Pottenberg is een sterke samenhang tussen architectuur en stedenbouwkundige opzet. Bij een herstructurering van deze buurt moet rekening worden gehouden met dit sterk samenhangende beeld.

10. Om deze reden ontbreekt in deze rapportage een analyse van de relatie tussen ruimtelijke condities en sociale veiligheid in Pottenberg.

De eerste vraag waar in de analyse en aanbevelingen naar is gekeken, is de aansluiting van Pottenberg op winkelcentrum Brusselse Poort die net buiten de wijk is gelegen. Dit in lijn met de structuurvisie voor Maastricht 'Ruimte voor ontmoeting'. De Brusselse poort is een belangrijk winkel-, onderwijs- en zorggebied voor de wijken in het westelijk deel van de stad. Pottenberg heeft een eigen kleine kern maar is aangewezen op de voorzieningen in de Brusselse Poort. Een nieuwe ingang aan de zijde van Pottenberg moet deze verbinding versterken. 'In deze omgeving zijn vormen van onderwijs, zorg en (zorggerelateerde) woningbouw denkbaar. Hier ontstaat een volwaardig stadsdeelcentrum en een centrale ontmoetingsplek voor geheel West.' (Structuurvisie Maastricht 2030 'Ruimte voor Ontmoeting', pg 33)

Een tweede vraag betreft de kansen die gepaard gaan met de herstructurering van de wijk. De gemeente en woningbouwcorporaties hebben de ambitie uitgesproken om te herstructureren in de wijk, waarbij gedacht wordt aan stedelijk wonen in het groen en parkwonen aan de noordzijde van de wijk, verschillende zoekgebieden en het eventueel verplaatsen van buurtcentrum De Romein. Bij de analyses en aanbevelingen voor Pottenberg is extra aandacht besteedt aan deze vragen om zo een bijdrage te leveren aan de keuzes die gemaakt moeten worden voor de toekomstige herstructurering.

3.3 ruimtelijke analyse

De concentrische opbouw van de wederopbouwwijk heeft als voordeel dat er heel duidelijk een aantal hoofdroutes te onderscheiden zijn in de wijk. In Pottenberg is dit de Terra Cottalaan en de Terra Nigrastraat, de Potteriestraat en de Poseleinstraat. Bij het Terra Cottaplein zijn verschillende voorzieningen gevestigd en de Terra Nigrastraat loopt direct richting het aangrenzende stadsdeel Brusselse Poort. Het ruimtelijk profiel van Pottenberg is geanalyseerd aan de hand van de vijf criteria voor Sociaal Veilige Stedenbouw.

3.3.1 Toegankelijkheid

De globale toegankelijkheid geeft aan waar op stedelijk niveau de best toegankelijke straten liggen.

In de huidige situatie is de globale toegankelijkheid van de straten in Pottenberg een stuk lager dan in Mariaberg. Dit heeft te maken met de meer ongunstige ligging van deze wijk ten opzichte van het stadscentrum en zorgt ervoor dat Pottenberg matig toegankelijk is voor met name het niet lokale autoverkeer. De hoofdroute Via Regia is op het globale niveau redelijk toegankelijk, maar dat geldt niet voor de hoofdstraten Porseleinstraat en Potteriestraat.

Net als Mariaberg, heeft ook Pottenberg hoofdroutes die op lokaal niveau goed zijn geïntegreerd. De toegankelijkheid voor lokaal verkeer van met name de Potteriestraat is in orde. De kans dat vanuit de wijk gebruik gemaakt wordt van deze as is groter. Dat geldt niet voor een groot deel van de woonstraten. Die scoren wat betreft de lokale toegankelijkheid laag tot zeer laag.

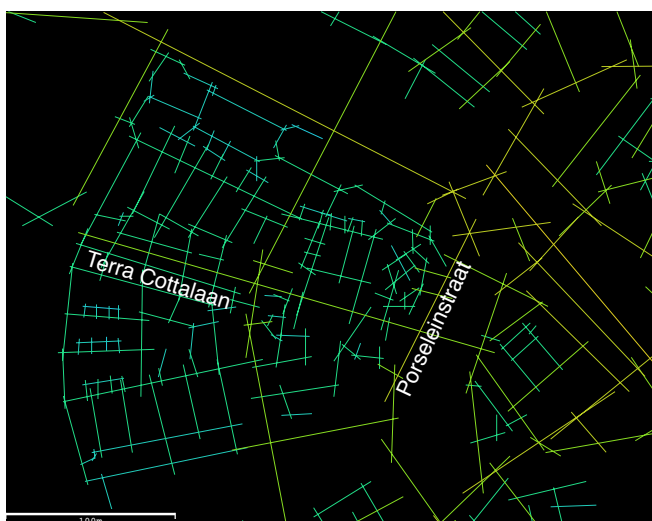


fig. 54 Toegankelijkheid op stadsschaal

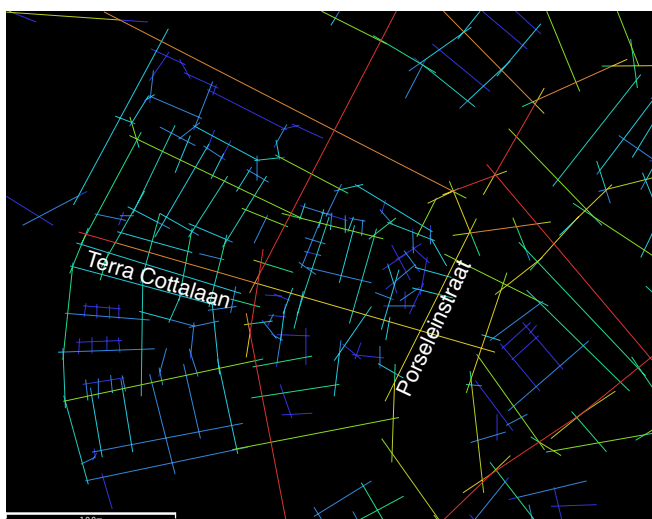


fig. 55 Toegankelijkheid op wijkschaal

3.3.2 Verbondenheid

De verbondenheid van de hoofdstraten in Pottenberg is goed tot zeer goed, mede door de concentrische opbouw van de wijk en doordat deze straten zowel om als door de wijk lopen. Een relatief hoog percentage van de straten (70%) is goed aan de hoofdroutes verbonden. Er is echter ook nog een aanzienlijk deel (vooral woonstraten en voetpaden) die ver (3 keer de hoek om om bij de hoofdstraat te komen) of zeer ver (4 keer de hoek om) van de dichtbijgelegen hoofdroutes afliggen en daardoor slecht tot zeer slecht verbonden zijn. Deze straten zijn ruimtelijk gezien kwetsbaar voor woninginbraak, bedreiging en vernielingen.

Lokaal zijn de Potteriestraat, de Terra Cottalaan en de Terra Nigrastraat goed toegankelijk en verbonden. Dit is gunstig voor menging van bezoekers, ogen op straat en de sociale veiligheid in de openbare ruimte.

3.3.3 Vitaliteit

De hoofdroutes door de wijk hebben ruimtelijk gezien veel tot zeer veel potentie voor een vitaal straatleven. Dit geldt met name voor de kruising met de Terra Cottalaan en voor de Potteriestraat die ook nog eens goede ruimtelijke condities heeft voor bedrijvigheid. De Potteriestraat heeft dan ook alle troeven in handen om hét lokale centrum van de wijk te zijn. Wat echter nog ontbreekt (zie het kopje Zichtbaarheid) is de aanwezigheid van 'active frontage'. De Potteriestraat kenmerkt zich immers door veel terugtrekkende plinten, weinig entrees aan de weg en een grote maat tussen bebouwing en de weg. Het plein bij de parochiekerk is weids en wordt omgeven door gesloten plinten waardoor sociale controle vanuit de bebouwde omgeving op de openbare ruimte minimaal

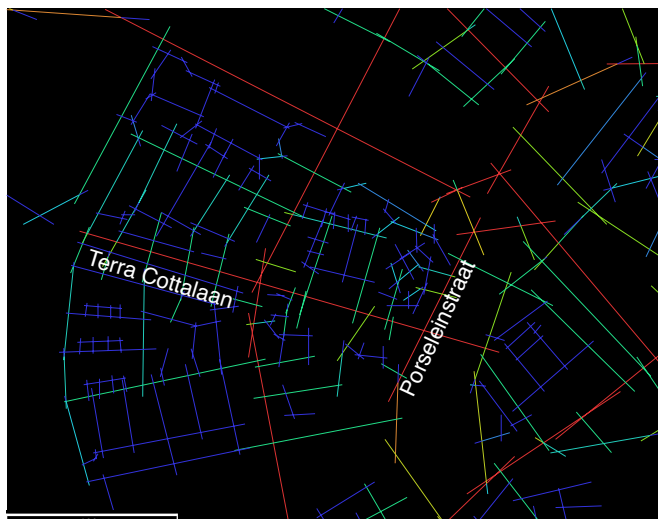


fig. 56 Verbondenheid

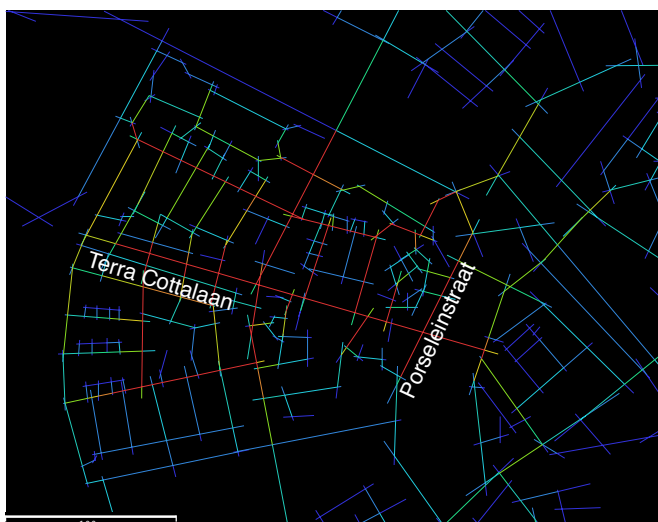


fig. 57 Vitaliteit op stadsschaal - Potenties voor bedrijvigheid en voorzieningen

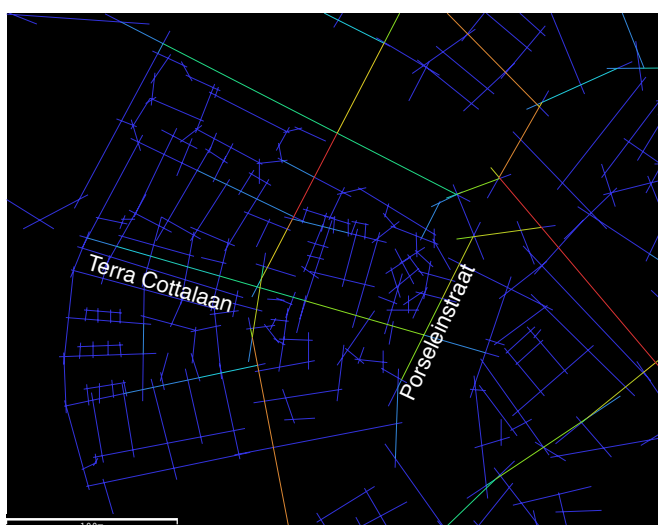


fig. 58 Vitaliteit op lokale schaal - Potenties voor vitaal straatleven en ontmoeting

Alle commerciële voorzieningen in Pottenberg liggen aan de hoofdstraten waar zowel overlap is van potenties voor lokale voorzieningen en bedrijvigheid als voor vitaal straatleven. De lokale potenties voor een vitaal straatleven liggen echter niet altijd bij de maatschappelijke voorzieningen in het gebied zoals het scholen complex en buurtcentrum *De Romein*. *De Romein* ligt aan een hoofdroute maar keert zich er fysiek vanaf. Ook is de afstand tussen het buurtcentrum en de weg erg groot. Daarnaast liggen in de omgeving geen verblijfsfuncties waardoor het stilstaan of verblijven in dit gebied niet aantrekkelijk is.

3.3.4. Zichtbaarheid

De zichtbaarheid tussen de huizen c.q. gebouwen in de minder toegankelijke en minder goed verbonden woonstraten is over het algemeen goed. Dit terwijl de zichtbaarheid op de goed toegankelijke hoofdstraten matig tot slecht is. De volgende afbeeldingen laten de oriëntatie van de entrees van de gebouwen en de zichtlijnen vanuit de begane grond van woningen en vanuit voetgangers zien. Uit deze afbeeldingen blijkt dat de positie van de entrees bij met name de hoogbouw voor veel blinde plinten in de wijk zorgt. Bij het centrale Terra Cottaplein en aan de randen van de wijk is de zichtbaarheid ook vanuit de ramen en vanuit voetgangers beperkt. Het Terra Cottaplein zelf is vrij van obstakels, maar ook hier is de mogelijkheid voor sociale controle beperkt door blinde gevels en voorzieningen in de plinten die niet altijd open zijn. De potenties voor vitaal straatleven zijn hier hoog, maar worden niet versterkt door een goede zichtbaarheid.

Bossages aan de randen van de wijk en aan het begin van het park beperken de mogelijkheden van sociale controle vanuit de omliggende woningen.

3.3.5. Identiteit

Pottenberg kan worden geschaard onder de reeks van karakteristieke uitbreidingswijken die vroeg na de oorlog in Nederland werden gebouwd. Pottenberg kenmerkt zich door een strakke ruimtelijke compositie en de aanwezigheid van veel maatschappelijke voorzieningen. De wijk heeft verschillende scholen (basis en middelbaar onderwijs), een kerk, scouting en een buurtcentrum. De lokale en commerciële voorzieningen liggen centraal in de wijk. Overige bedrijven en scholen voor voorgezet en hoger onderwijs liggen aan de rand waar veel verkeer langs komt. Deze bebouwing keert zich echter met de rug naar de wijk. De verbinding tussen Maastricht en Pottenberg wordt onderbroken door een zone met grootschalige bebouwing in groen met veel parkeren. Daarna gaat Pottenberg zelf weer over in een groene en rustige woonwijk die niets met deze tussenzone te maken heeft. Overige voorzieningen zoals scholen liggen verspreid in de wijk en buurtcentrum *De Romein* ligt aan de rand van de wijk.

De bebouwingstypen zijn divers. In Pottenberg vind je rijtjeswoningen, maar ook vrijstaande woningen, portiekflats en galerijflats. In de wijk worden de randen van de hoofdroutes (het kruis van wegen in het midden van de wijk) begeleidt met een hoogbouwrand langs de Terra Cottalaan en Potteriestraat. De buitenrand aan de Majolicastraat (tegen het park aan) bestaat ook uit hoge bebouwing en schermt de wijk af van de drukke as. Het grootste deel van de wijk bestaat echter uit laagbouw. De kerk met zeshoekige plattegrond is een opvallend icoon.



fig. 59 Voorzieningen

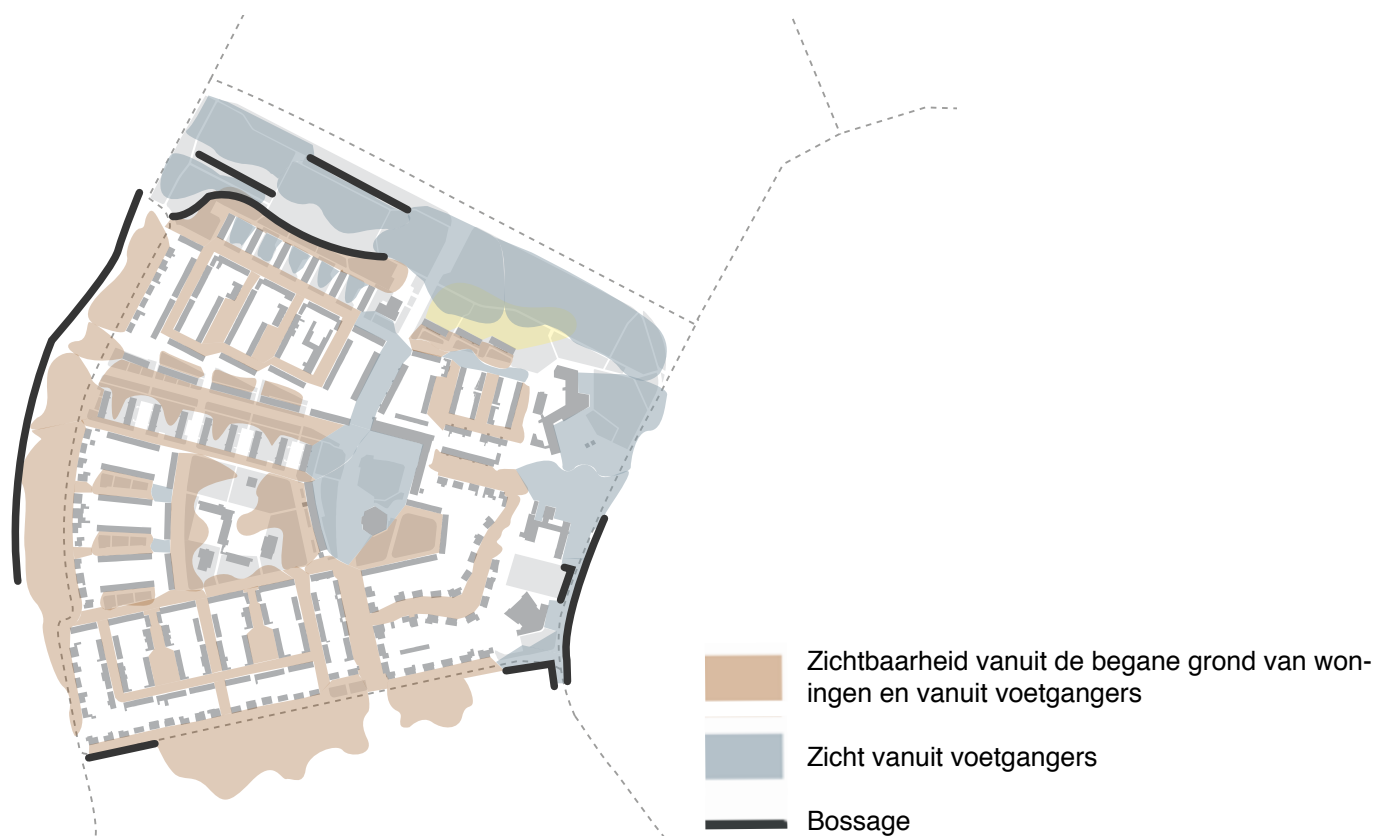


fig. 60 Zichtbaarheid en obstakels

Pottenberg is eerst en vooral een groene parochiewijk. De wijk heeft veel groen, maar de gebruikswaarde daarvan is beperkt. Opvallend is dat de wijk volledig omringt wordt door kwalitatief groen. De laan met bomen langs de Terra Cottalaan verbindt het centraal gelegen plein met de kerk en voorzieningen direct met het omliggende groengebied. De overige parken en groenstructuren zijn vanuit de wijk zelf zeer moeilijk bereikbaar. Het groen binnen de wijk is voornamelijk aankledingsgroen, zonder duidelijke functie. Het park aan de noordzijde is aantrekkelijk voor wandelaars en hondenbezitters, maar heeft verder weinig programma.

3.4 Conclusies

Pottenberg heeft ruimtelijk gezien verschillende positieve kwaliteiten. De concentrische opbouw van de wijk zorgt voor een duidelijke hoofdroutestructuur die deels door de wijk loopt. Deze hoofdroutes zijn lokaal goed toegankelijk en bezitten bovendien veel potentie voor een vitaal straatleven. Vooral de Potteriestraat springt er in positieve zin uit, vooral ook omdat deze hoofdstraat ook nog eens goede ruimtelijke condities heeft voor lokale bedrijvigheid. De hoofdstraten schieten echter tekort voor wat betreft identiteit en zichtbaarheid.

De toegankelijkheid van een deel van de woonstraten is beduidend lager dan die van de hoofdroutes. Daarnaast kampt een deel van de woonstraten met een ongunstige verbondenheid. Dit maakt deze straten kwetsbaar voor verschillende vormen van criminaliteit en overlast. De zichtbaarheid in deze straten is echter in veel gevallen wel weer op orde, waardoor het slachtoffer risico weer getemperd wordt. De zijstraten van de Terra Cottalaan zijn lokaal wel goed verbonden en heeft bovendien veel woningen met ramen aan de zijkant.

Een andere kwaliteit van Pottenberg zijn de groenstructuren die de wijk omzoomen. Deze groene randen sluiten echter niet op alle plekken goed aan op de wijk. Op een aantal plaatsen ontbreekt het aan verblijfskwaliteit en overzicht. Het zijn echter grote groene ruimten die de potentie hebben om als mogelijke verblijfsplekken in de wijk ontwikkeld te worden.

3.5 Aanbevelingen

3.5.1 Vraag van de gemeente

De gemeente Maastricht is op zoek naar mogelijkheden om Pottenberg beter aan te sluiten met omliggende wijken. Het winkelcentrum Brusselse Poort lijkt hierbij een sleutelrol te vervullen aangezien deze tussen de wijk en het centrumgebied zit ingeklemd. Het winkelcentrum keert zich in de huidige situatie af van Pottenberg. Een uitbreiding en herstructurering van het winkelcentrum moet hier verandering in brengen en van Brusselse Poort een levendige ontmoetingsplek maken. De westzijde van het centrum wordt door het openstellen van een nieuw entree meer naar Pottenberg georiënteerd. De vraag van de gemeente is wat de potenties van deze herstructurering zijn voor de wijk en voorzieningen in Pottenberg? Ook is het projectteam gevraagd uitspraken te doen over de aansluiting van de Terra Cottalaan, het lokale winkelcentrum rondom het Terra Cottaplein, de Terra Nigrastraat en de toekomstige entree aan de westzijde van het winkelcentrum Brusselse Poort. Bij de beantwoording van deze vragen is een aantal andere alternatieve routes naar en langs het winkelcentrum onderzocht. Daarbij is zowel gekeken naar de mogelijkheden een continue routing naar de entree van het winkelcentrum te creëren als de inrichting van de openbare ruimte. De vragen die hierbij spelen zijn: 'hoe richt het programma zich naar de openbare ruimte en naar deze straat, hoe is de openbare ruimte vormgegeven en voegt deze zich naar de straat of juist niet?'.

Een tweede aspect in het onderzoek, is om te onderzoeken wat een geschikte locatie is voor buurtcentrum *De Romein*. Als aanvulling hierop hebben zijn ook de potenties van de parkzone aan de noordzijde van Pottenberg onderzocht.

3.5.2 Potentie routestructuur naar en langs winkelcentrum Brusselse Poort

Een van de opgaven is om de wijk meer bij de Brusselse Poort en het centrum van Maastricht te betrekken. Via de space syntax methode is onderzocht wat het effect is van de nieuwe entree aan de zuidzijde van het winkelcentrum op de vitaliteit van de Terra Nigrastraat en de rest van de wijk Pottenberg. Daarnaast zijn er twee alternatieve routes richting het winkelcentrum getest, om te bezien in hoeverre dit een bijdrage levert aan de verbondenheid van Pottenberg met het winkelcentrum en de stad. Een alternatief is om een langzaam verkeersverbinding langs het winkelcentrum te laten lopen, zodat er na sluitingstijd ook een verbinding mogelijk is richting de binnenstad. Een tweede alternatief loopt via de Klokbekerstraat, over de huidige sportvelden in een diagonale route naar het winkelcentrum. Het zuidelijk deel van Pottenberg is relatief slecht verbonden met de omgeving. Bij het tweede alternatief is daarom uitdrukkelijk stil gestaan bij de vraag of deze aanvullende route een bijdrage levert aan de vitaliteit en toegankelijkheid van de wijk.

Nieuwe entree Brusselse Poort (bestaande plannen)

De analyse maakt duidelijk dat de nieuwe verbinding de wijk op stadsschaal niet beter toegankelijk maakt. Dit heeft te maken met de relatief grote afstand t.o.v. het stadscentrum. Voor de buurt wordt de toegankelijkheid op lokaal niveau

echter wel sterkt verbeterd. In de space syntax is dit met name te zien op de Terra Cottalaan. De toegankelijkheid van deze straten wordt hoger, waardoor het gemakkelijker wordt om in deze straten te komen. Dat is gunstig voor de sociale veiligheid in de wijk.

Het winkelcentrum ligt aan de westzijde relatief ver van Pottenberg. De assen die potentie hebben voor bedrijvigheid zijn met name de Potteriestraat en de Porseleinstraat. Om de verbondenheid tussen het hart van Pottenberg, het Terra Cottaplein en de nieuwe entree te verbeteren is het belangrijk om de Terra Nigrastraat als duidelijke en vitale entree richting het winkelcentrum vorm te geven.

Het doortrekken van de Terra Nigrastraat heeft verschillende consequenties voor de ruimtelijke structuur van Pottenberg. Op globaal niveau verandert de toegankelijkheid niet. Op lokaal niveau neemt de toegankelijkheid van zowel Brusselse Poort als de Terra Cottalaan echter toe. De bereikbaarheid van deze straten wordt dus hoger, waardoor het voor mensen gemakkelijker wordt er te komen. Het doortrekken van de Terra Cottalaan heeft ook een positieve invloed op de verbondenheid van het winkelcentrum met de hoofdstraten in de stad. Ook vanuit de stad wordt de Brusselse Poort dus beter bereikbaar. De potenties voor vitaal straatleven nemen door de verandering beperkt toe in het winkelcentrum. Voor de wijk blijft deze gelijk, maar nog steeds hoog.

Alternatief 1: tweede route vanuit de wijk

Een tweede alternatieve route die getest is, is een route die als een schuine lijn van het zuidelijk deel van de wijk naar het winkelcentrum loopt. Uit de space syntax analyse blijkt dat het zuidelijk deel minder goed toegankelijk is ten opzichte van de andere delen van de wijk. Ook de potenties voor vitaal straatleven zijn daar erg laag. Om deze reden is gekeken of de alternatieve route de relatief zwakke ruimtelijke positie van het zuiden van Pottenberg kan verbeteren. Dit blijkt niet echt het geval. De vitaliteit neemt weliswaar enigszins toen op de Klokbeekstraat, maar dit is een minimaal resultaat ten opzichte van de grootte van de ingreep. Ook leidt de verbinding niet tot een betere bereikbaarheid van het winkelcentrum waardoor er economisch gezien geen voordelen zijn. Wanneer deze verbinding aangelegd zou worden, zal ook gedacht moeten worden aan de sturende elementen langs de route zoals een reeks bomen in een lineaire structuur zoals op dit moment al te zien is aan de Klokbeekstraat.

Alternatief 2: routing ten zuiden van het winkelcentrum

Een derde alternatief is model 1, de verbinding naar de Brusselse Poort uitbreiden met een directe routing vanaf de Terra Nigrastraat langs het winkelcentrum. Zo is er ook de mogelijkheid, wanneer het winkelcentrum gesloten is, vanuit de wijk naar het centrum te gaan. Een langzaam verkeersroute aan de zuidzijde van de Brusselse Poort is in de huidige situatie aanwezig, maar wordt onderbroken door de toekomstige uitbreiding. Daarnaast loopt de route niet tot aan de Terra Nigrastraat, maar begint deze op de Eenhoornsingel. Het space syntax model laat zien dat de toegankelijkheid van



fig. 61 Route naar nieuwe entree winkelcentrum



fig. 62 Route vanuit het zuidelijk deel van de wijk



fig. 63 Route langs het winkelcentrum - open na sluitingstijd

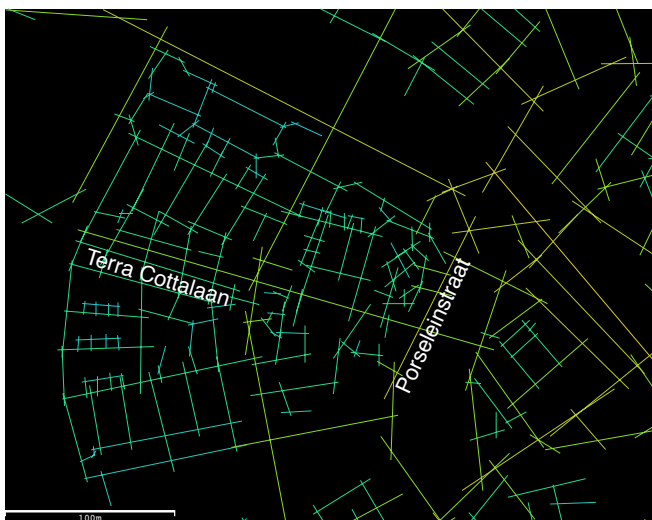


fig. 64 Bestaande situatie



Variant nieuwe entree winkelcentrum en toegangsweg -
toegankelijkheid op stadsschaal

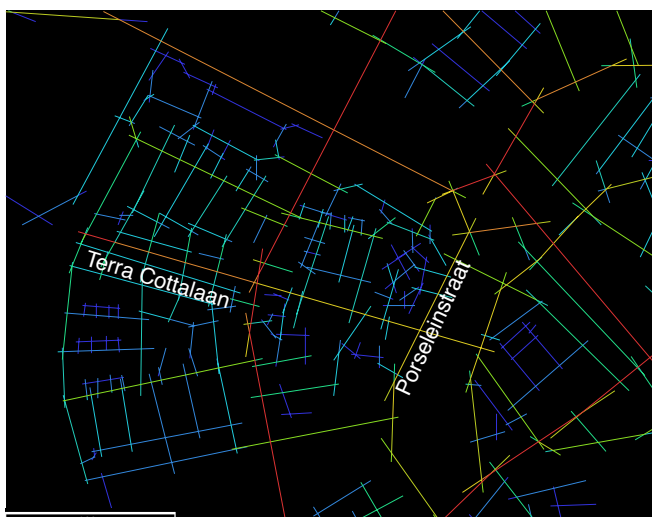


fig. 65 Bestaande situatie



Variant nieuwe entree winkelcentrum en toegangsweg -
toegankelijkheid op lokale schaal



fig. 66 Bestaande situatie



Variant nieuwe entree winkelcentrum en toegangsweg -
verbondenheid

de wegen rondom het winkelcentrum toeneemt door het toevoegen van deze route. Dit geldt met name voor de Terra Nigrastraat. De toegankelijkheid van het winkelcentrum intern neemt niet toe. Ook de verbondenheid van de nieuwe route langs het winkelcentrum neemt toe ten opzichte van de bestaande route. Deze route zorgt met name voor een betere toegankelijkheid van het gebied rondom het winkelcentrum. Dit vergoot de kans dat er menging plaatsvindt van bezoekersstromen in de openbare ruimte.

Conclusie

Het alternatieve model waarbij een tweede route via de sportvelden naar de Brusselse Poort wordt doorgetrokken levert geen grote bijdrage voor Pottenberg. Ook de toegankelijkheid en vitaliteit van het winkelcentrum nemen niet toe. De extra ingang van de Brusselse Poort zorgt ervoor dat de toegankelijkheid en verbondenheid van de hoofdstraten in Pottenberg toenemen. De potenties voor vitaal straatleven en bedrijvigheid zijn en blijven goed op de Terra Nigrastraat. Het alternatief waarbij de langzaamverkeersroute ten zuiden van de Brusselse Poort in een continue route wordt aangesloten op de Terra Nigrastraat levert de hoogste bijdrage aan de toegankelijkheid en verbondenheid van de straten rondom het winkelcentrum. Meer menging rondom het winkelcentrum is gunstig voor de sociale veiligheid.

Een punt van aandacht voor de Brusselse Poort is dat de nieuwe entree vooral de toegankelijkheid en vitaliteit van de wegen rondom het winkelcentrum doet toenemen, maar geen grote verbetering oplevert voor het winkelcentrum zelf. De Via Regia, de Dokter Bakstraat en de Porseleinstraat zijn de wegen met een goede toegankelijkheid en hoge potentie voor bedrijvigheid en voorzieningen. Het winkelcentrum ligt echter verstopt achter woonbebouwing en bedrijvigheid aan deze straten. Bij de herstructurering van het winkelcentrum is het belangrijk om na te denken hoe de Brusselse Poort vanaf deze straten zichtbaar en goed toegankelijk is. In de verdere uitwerking van de modellen is gekeken naar de routing vanuit Pottenberg naar de Brusselse Poort, maar het zou ook goed zijn om bij de andere entrees te kijken.

3.5.3 Ontmoeting in Pottenberg

Ruimte voor ontmoeting

Naast de ruimtelijke effecten, is ook gekeken welke potenties de nieuwe verbinding levert voor ontmoeting in de wijk. Wat zijn de ruimtelijke en praktische mogelijkheden om toevallige en informele ontmoetingen voor bewoners en bezoekers te stimuleren? Ontmoeten staat in nauw verband met de eerder beschreven toegankelijkheid, verbondenheid en vitaliteit maar ook met de inrichting van een plek. Aanvullend is daarom gekeken naar drie thema's met betrekking tot inrichting van de ruimte. Allereerst ruimte voor ontmoeting. Het gaat daarbij om de fysieke ruimte die er is voor ontmoeting. Is er ruimte om te verblijven en biedt het programma daar aanleiding toe? Ten tweede continuïteit van de routing, dit gaat over de leesbaarheid van de route. Een duidelijke en herkenbare routing en ontsluiting van de wijk versterkt de positieve beleving en het veiligheidsgevoel. Bezoekers en bewoners moeten ten alle tijden weten

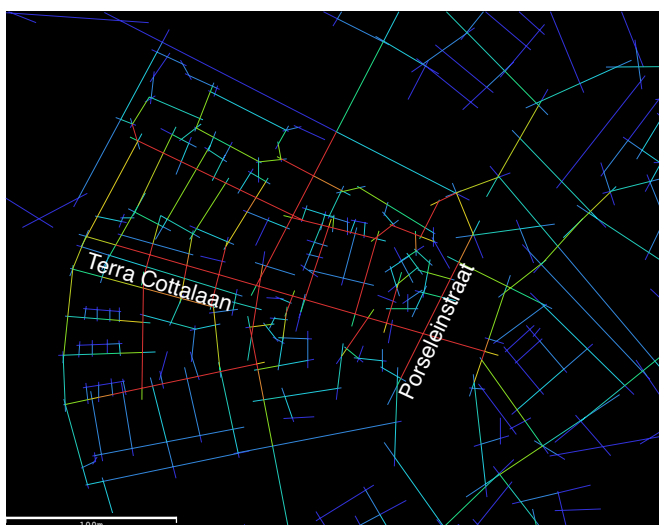
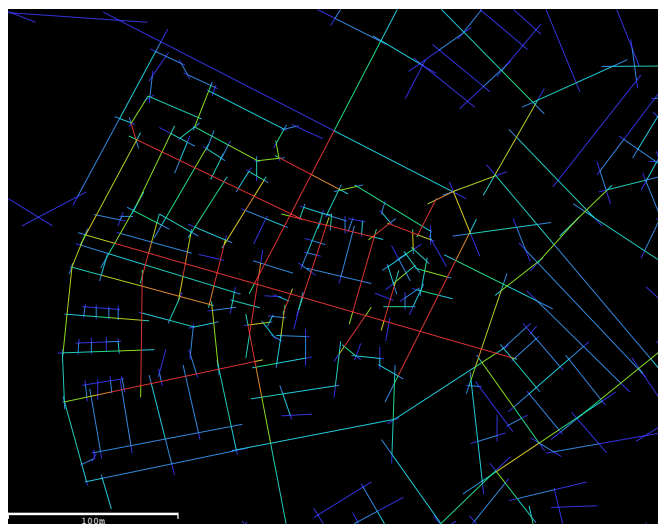


fig. 67 Bestaande situatie



Alternatief 1: zuidelijke toegangsroute -
vitaliteit op lokale schaal - potenties voor ontmoeting

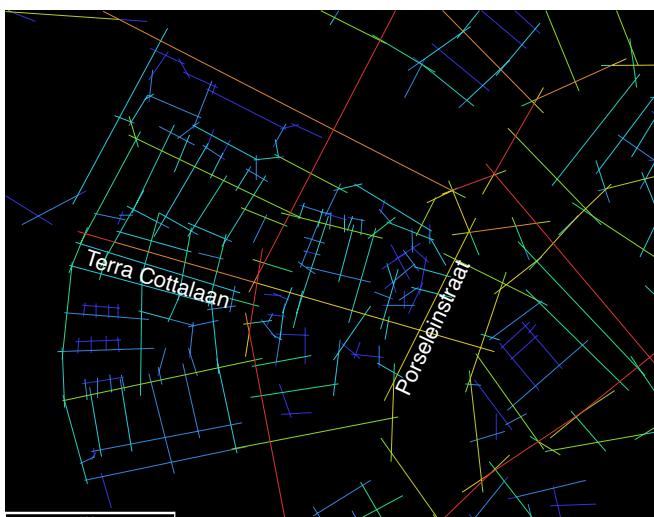


fig. 68 Bestaande situatie



Alternatief 2: route langs het winkelcentrum -
toegankelijkheid op lokale schaal

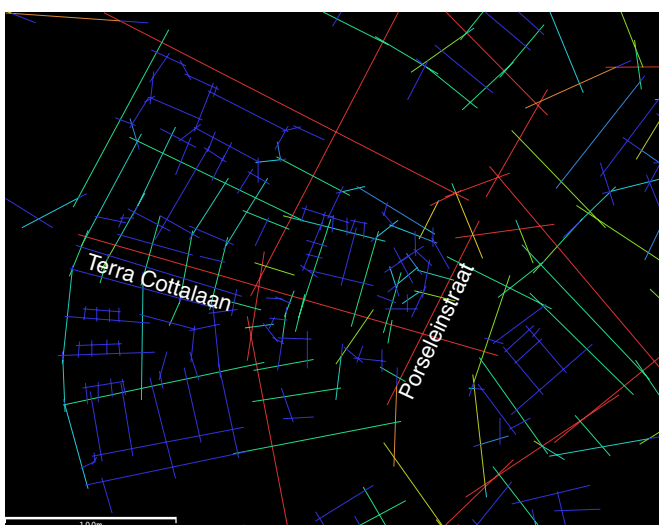
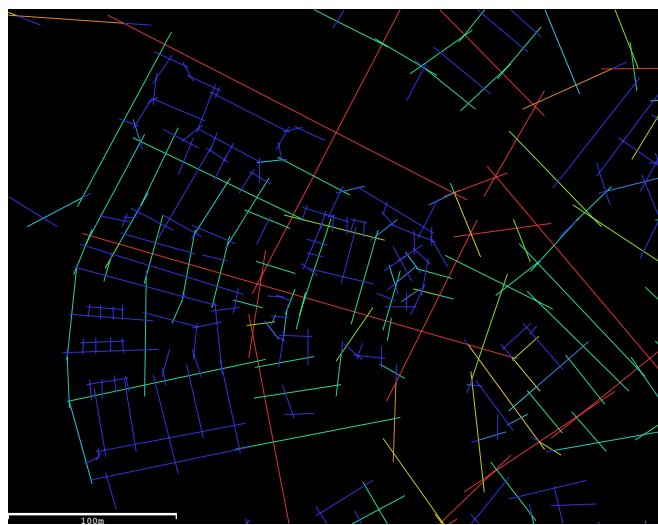


fig. 69 Bestaande situatie



Alternatief 2: route langs het winkelcentrum -
verbondenheid

waar ze zijn en welke kant ze op moeten. Daarnaast draagt een heldere en overzichtelijke routing ook bij aan een bundeling van voetgangersstromen waardoor mensen ook objectief gezien veiliger zijn.

De analyses maken duidelijk dat de ruimtelijke condities voor ontmoeting en een vitaal straatleven vooral goed zijn daar waar de centrale assen elkaar kruisen. Centraal in de wijk ligt zo'n kruising. Op deze plek staat de kerk met daaromheen een grote open groene ruimte. Deze openheid is een belangrijk onderdeel van de cultuurhistorische waarde van deze plek en moet daarom behouden blijven.

Wanneer meer verkeersstromen zich langs de centrale as (Terra Cottalaan/Terra Nigrastraat) gaan bewegen, door onder andere de nieuwe westelijke entree van het winkelcentrum, dan wordt het ook aantrekkelijk om een programma aan deze ruimte toe te voegen waarmee je extra waarde creëert.

Het Terra Cottaplein heeft ruimtelijk gezien veel potenties om hét hart van Pottenberg te worden. Het plein ligt aan vitale verkeersassen die vooral lokaal goed toegankelijk zijn. De globale toegankelijkheid is echter een stuk lager, waardoor het plein minder goed ontsloten is voor bezoekers van buiten Pottenberg. Ruimtelijk heeft deze plek de beste troeven in handen, maar qua programma en inrichting kan er nog veel worden verbeterd. In de huidige situatie heeft deze plek een cultuurhistorische waarde door de ruime opzet en configuratie van de bebouwing, maar weinig verblijfskwaliteit. Deze verblijfskwaliteit kan gecreëerd worden door toevoeging van een aantal kleine interventies in de openbare ruimte. Hierbij kan gedacht worden aan het plaatsen van bankjes, het aanleggen van een aantal diagonale routes over het veld en eventueel een kleine waterpartij of een terrasje met bijbehorend café. De routes zorgen ervoor dat de open ruimte ook gebruikt kan worden en de verbindingen naar de voorzieningen, bushalte en kerk korter worden vanuit verschillende aanlooproutes.

Ook zichtbaarheid speelt een rol bij het attractiever en sociaal veiliger maken van het Terra Cottaplein. Het plein ligt op vrij grote afstand van de woningen en wordt omgeven door blinde plinten en voorzieningen die alleen tijdens hun openingsuren voor enige sociale controle zorgen. Bij een mogelijke herinrichting van het Terra Cottaplein zal met die tekortkomingen rekening moeten worden gehouden.

Buurtcentrum *De Romein* ligt aan een hoofdas en is omgeven door en deels verscholen in het groen. De afstand tot de hoofdas is vrij groot wat deze locatie extra kwetsbaar maakt voor vernieling en inbraak. Wanneer het buurtcentrum zal uitwijken naar een andere locatie is het Terra Cottaplein de beste plek. Dit past ook bij de oorspronkelijke wijkopzet die uitging van een centrale ontmoetingsplek in het hart van de wijk. Door buurtcentrum *De Romein* naar deze plek te verplaatsen wordt die opzet weer deels herstelt. Daar profiteert niet alleen de buurt van, maar ook het wijkcentrum zelf die hierdoor op een beter toegankelijke plek komt te liggen op de meest vitale plek binnen de wijk. De levendigheid die dat als gevolg heeft draagt bovendien bij aan de vitalisering van het plein en zorgt voor een toename van het aantal sociale ogen waardoor zowel de objectieve als de subjectieve veiligheid op en rond het plein wordt verbeterd.

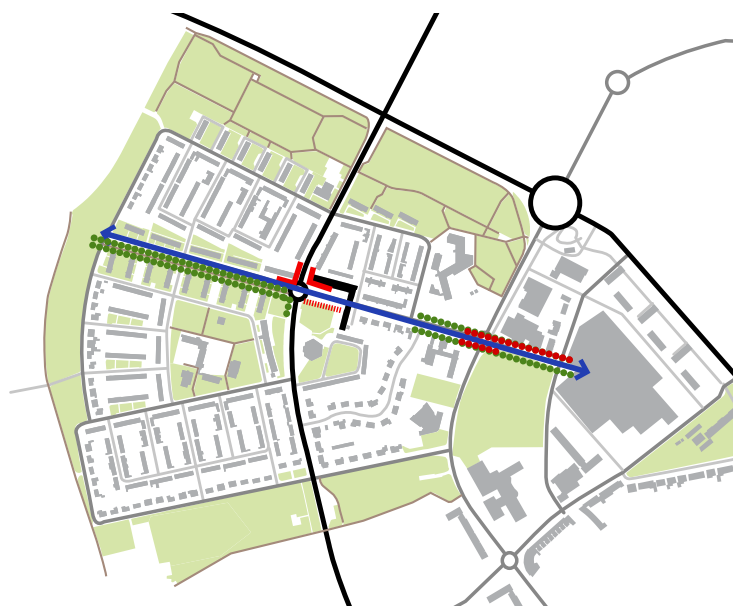


fig. 70 Continuïteit van de centrale as



fig. 71 Zichtbaarheid langs de centrale as



fig. 72 Inrichting Terra Cottaplein door middel van kleine interventies. Verkorten van verbindingen tussen voorzieningen met wandelpaden.



fig. 73 Inrichting Terra Cottaplein door middel van kleine interventies. Eendenvijver, bankjes, wandelpaden.

Continuïteit routing en zichtbaarheid

De Terra Cottalaan en Terra Nigrastraat vormen de centrale as die vanuit centraal Pottenberg naar het winkelcentrum leidt. Deze as mist op veel plekken de juist inrichting of begeleidende structuur om het verkeer goed te begeleiden. Deze ontbrekende factoren variëren sterk omdat de inrichting van de openbare ruimte langs de route erg verschilt.

Aan de westzijde, ter hoogte van de Terra Cottalaan, wordt de route goed begeleid door een statige bomenrij en bebouwing tot aan de centrale rotonde. Op dit moment is er echter geen toezicht vanuit de bebouwing aan de zuidzijde van de laan omdat deze niet met hun voorzijde naar de weg staan gericht. Mogelijke herstructurering in dit gebied biedt de kans nieuwe woningen te plaatsen met voorkanten en zicht op de straat.

Direct na de rotonde ontbreekt een begeleidende structuur door het open grasveld rondom de lokale voorzieningen. Hier ontstaat een discontinuïteit in de route – met name voor langzaam verkeer – door een reeks parkeerplaatsen die hier zijn gesitueerd. Hierdoor is minder duidelijk dat de hoofdroute onder het poortgebouw verder doorloopt tot aan de volgende voorziening. Door de parkeerplaatsen elders te plaatsen, kan het voetpad op een logische wijze door worden getrokken en zal het zicht op de verdere route verbeteren.

Als men eenmaal onder *de Haak* door gaat wordt de route op het eerste deel van de Terra Nigrastraat goed begeleid door de aanwezige bebouwing die met hun entrees richting de weg gericht zijn.

Ter hoogte van het belastingkantoor ontbreekt aan de noordzijde de begeleidende bebouwing omdat het belastingkantoor ver van de weg is gesitueerd. Het parkeerterrein dat er voor ligt heeft als positief kenmerk dat het open en overzichtelijk is maar kan niet dienen als begeleiding en is door het vele autoverkeer een erg dominante factor in het straatbeeld. Hiervoor zou een nieuw kleinschalig programma direct aan het voetpad geïntroduceerd kunnen worden zoals voorzieningen of kunstwerken. Dit maakt de routing met een relatief kleine ingreep aantrekkelijk voor voetgangers en fietsers. De kunstwerken begeleiden de routing richting Brusselse Poort. Op de lange termijn kunnen hier nieuwe woningen geplaatst worden met zicht op de route. Dit nieuwe programma kan ook het beeld weghalen dat men zich op deze plek al aan de rand van de wijk bevindt en ook het winkelcentrum beter bij de wijk wordt betrokken. Aan de andere zijde is de bebouwing wel aanwezig maar staat het gebouw met blinde gevels naar de weg gericht. Het zou goed zijn wanneer de entree van het gebouw aan deze zijde wordt gesitueerd of wanneer de gevels worden geopend door middel van het aanbrengen van enkele ramen.

Ter hoogte van de rotonde wordt de bomenrijen aan beide zijden onderbroken. Door deze rijen door te zetten wordt een aantrekkelijk groen beeld gecreëerd en wordt ook duidelijk wat de hoofdrichting is. Na de rotonde bestaat hetzelfde beeld waar men het gevoel krijgt zich aan de rand van de wijk te bevinden waardoor het idee ontstaat dat het winkelcentrum buiten de wijk ligt.



fig. 74 Zichtbaar doortrekken van de route langs het Terra Cottalaan - open zicht op winkels en park



fig. 75 Bestaande route vanaf de haak, met zicht vanuit de woningen



fig. 76 Bestaande situatie ter hoogte van het belastingkantoor. Dichte plinten, geen relatie met het omliggende programma maar begeleidende groensruktuur.



fig. 77 Kleinschalige interventie. Kunstwerken begeleiden de route en de plinten worden geopend door middel van het plaatsen van ramen.



fig. 78 Kleinschalige interventie. Plaatsen van een tijdelijke functie



fig. 79 Grootschalige interventie. Op de lange termijn - zorg/seniorenwoningen

Aan de noordzijde staan een aantal gebouwen die door hun functie erg in zichzelf gekeerd zijn. Door de gesloten plinten is er geen toezicht en het zou het daarom goed zijn om op deze plek een ander programma te introduceren. Op deze plekken kunnen bijvoorbeeld zorgwoningen worden geïntroduceerd in combinatie met zorgfuncties waardoor er een menging ontstaat van bewoners en bezoekers. Deze vormen een verlenging van het winkelprogramma van het winkelcentrum. Aan de overzijde liggen nu sportvelden maar passanten zijn zich hier niet van bewust omdat deze schuil gaan achter hoge beplanting. Door deze beplanting open te breken, worden de sportvelden zichtbaar voor passanten. Op de lange termijn vormt de ontwikkeling van een school op deze plek een positieve toevoeging aan het gemengde programma in deze omgeving van maatschappelijke (zorg)functies, winkels en wonen. Met name de woningen zorgen voor de aanwezigheid van personen in de avonden waardoor er ook na sluitingstijd van het winkelcentrum toezicht is op de route.

In de huidige situatie loopt er een langzaamverkeersroute aan de zuidzijde van het winkelcentrum. Door uitbreiding van het winkelcentrum naar het zuiden wordt deze route onderbroken. Hierdoor komt er een verspringing in de route waardoor deze vanaf de Terra Nigrastraat niet meer zichtbaar is. Deze route biedt een alternatief als het winkelcentrum 's avonds gesloten is en levert een bijdrage aan de toegankelijkheid van de Terra Nigrastraat. Om deze route in een continue lijn te laten lopen zal deze voor een klein stukje over de sportvelden lopen. Het gaat hierbij om een kleine hoek van het meest dichtbij gelegen sportveld. Als de route een overzichtelijke en aantrekkelijke inrichting heeft, is de kans dat bezoekers gebruik maken van deze route groter.

3.5.5. Routing door de parkzone

Aan de noordzijde van Pottenberg ligt een groene parkzone waarin geen programma is opgenomen. Om deze zone te activeren is gekeken naar een aantal opties om hierin een routing op te nemen. De eerste optie bestaat uit een drietal verticale verbindingen in de noord-zuid richting waarmee ook de woonstraten met de Via Regia worden verbonden. De tweede optie is een horizontale dwarsverbinding over de volledige lengte van het park welke uitkomt bij het winkelcentrum. De derde optie is een verticale verbinding die doorloopt naar de noordelijk gelegen wijk aan de andere zijde van de Via Regia.

De verticale verbindingen geven een duidelijke verbetering van de lokale toegankelijkheid en verbondenheid van zowel de verticale verbindingen als het bestaande fietspad parallel aan de Via Regia. Het activeert het park en ook de daaraan verbonden noord-zuid straten. Dit beïnvloed het aantal en de menging van de bezoekersstromen en daarmee de ogen op straat.

De horizontale verbinding blijkt een goed toegankelijke route en draagt ook bij aan het activeren van het park. Ook de verbondenheid verandert in positieve zin. Met name deze verbinding heeft veel potentie voor een vitaal straatleven.

De doorgetrokken verbinding naar de noordelijk gelegen wijk levert geen positief effect op voor Pottenberg zelf. Het levert eerder een verbeterde verbondenheid op voor de noordelijk gelegen wijk. Het is voor Pottenberg daardoor geen goede



fig. 80 In zichzelf gekeerd programma langs de route. Dichte beplanting blokkeert zicht op sportvelden. Parkeerplaatsen blokkeren fietsroute.



fig. 81 Nieuwe situatie met een duidelijk doorlopende en goed begeleide route. Zicht op de sportvelden is mogelijk gemaakt.

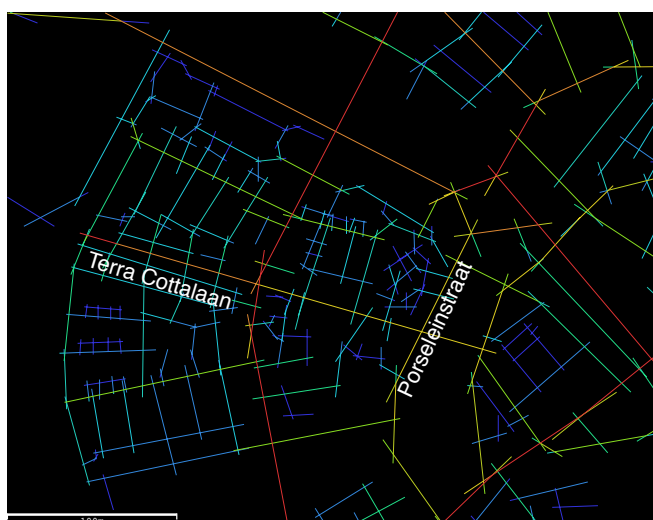


fig. 82 Bestaande situatie



Verticale verbindingen in de parkzone -
toegankelijkheid op lokale schaal

ontwikkeling. Ook het winkelcentrum in de andere wijk zal profiteren van deze verbinding, wat niet gunstig is voor het winkelcentrum in Pottenberg.

De extra verbindingen maken het aantrekkelijk om parkwonen in dit gebied te introduceren. Daarnaast is een groot deel van het park op dit moment al een attractieve groene zone om in te verblijven. Dit geldt met name voor het gedeelte oostelijk van de Potteriestraat. Door enkele wandelverbindingen aan te leggen, wordt de toegankelijkheid van deze aantrekkelijke groene zone vergroot en kan deze ook daadwerkelijk worden gebruikt.



fig. 83 Nieuwe heldere routing door de parkzone aan de noordzijde van Pottenberg

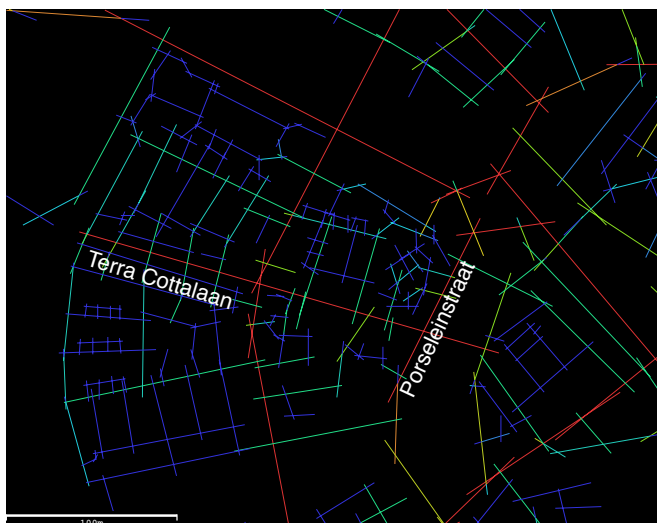


fig. 84 Bestaande situatie



Verticale verbindingen in de parkzone - verbondenheid

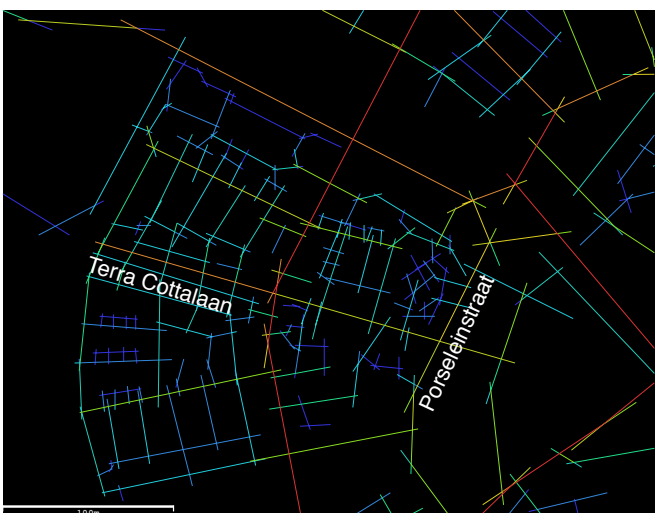


fig. 85 Bestaande situatie



Horizontale verbinding - toegankelijkheid op lokale schaal

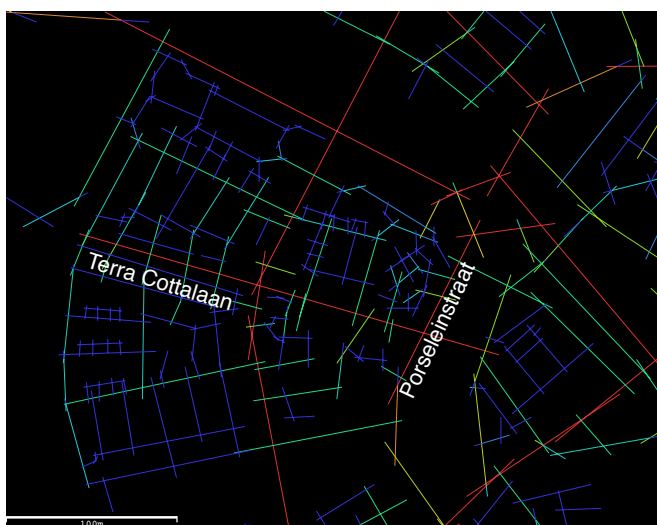
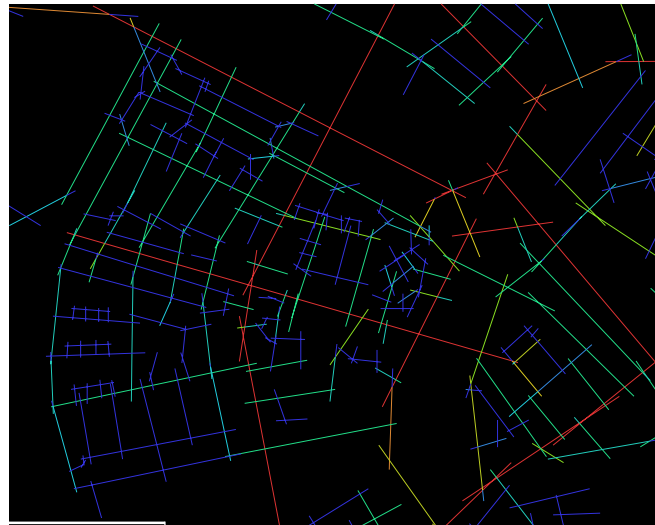


fig. 86 Bestaande situatie



Horizontale verbinding - verbondenheid

Literatuurlijst

- Alford, V. (1996) Crime and space in the inner city, *Urban Design Studies*, nr. 2, 45-76.
- Brantingham, P. L. & P.J. Brantingham (1981) *Environmental Criminology*, Sage, Beverly Hills
- Cohen, L.E. & M. Felson (1979) Social change and crime rate trends: A routine activity approach, *American Sociological Review*, vol. 44, pg. 588- 608
- Desyllas, J. (2000) The relationship between urban street configuration and office rent patterns in Berlin. PhD thesis, The Bartlett, University College London
- Gemeente Maastricht (2011) *Structuurvisie Maastricht 2030: Ruimte voor Ontmoeting*, Deel I&II, concept 27-9-2011
- Hillier, B. (1998) The common language of space: a way of looking at the social, economic and environmental functioning of cities on a common basis. <http://www.bartlett.ucl.ac.uk/spacesyntax/publications/commonlang.html>
- Hillier, B. (2007) *Space is the machine: a configurational theory of architecture*, University College London
- Hillier, B., A. Penn, J. Hanson, et al. (1993) Natural movement: or, configuration and attraction in urban pedestrian movement. *Environment and Planning B: Planning and Design*, 20:29–66.
- Hillier, B., A. Penn, D. Banister & J. Xu. (1998) Configurational modelling of urban movement network. *Environment and Planning B: Planning and Design*, 25:59–84.
- Hillier, B. & O. Sahbaz (2005) High Resolution Analysis of Crime Patterns in Urban Street Networks: an initial statistical sketch from an ongoing study of a London borough, A. van Nes, *Proceedings Space Syntax. 5th International Symposium*, TU Delft, Techne Press, Delft
- Hillier, B. & S. Iida (2005) Network effects and psychological effects: a theory of urban movement. In A. van Nes, editor, *Proceedings Space Syntax. 5th International Symposium*, Delft
- Hillier, B. & S. Shu (2000) *Crime and urban layout: the need for evidence*, Ballintyne
- Hinssen, P. (2011) *Buurtpeiling 2010*, DPC, Gemeente Maastricht, afd. O&S
- Luten, I. (red.) (2008), *Handboek Veilig Ontwerp en Beheer: Sociale veiligheid in*

buitenruimten, gebouwen en woningen, Thoth, Bussum

López, M.J.J. (2005) The Spatial Behavior of Residential Burglars, A. van Nes, Proceedings Space Syntax. 5th International Symposium, TU Delft, Techne Press, Delft

López, M.J.J. & A. van Nes (2006) Ruimte, Tijd en Criminaliteit. Onderzoek naar de relatie tussen de ruimtelijke structuur en de omvang en spreiding van criminaliteit in de steden Gouda en Alkmaar, RCM/TU-Delft

van Nes, A. (2005) Burglaries in the burglar's vicinity. In: A. van Nes, editor, Proceedings Space Syntax. 5th International Symposium, Delft.

Newman, O. (1972) Defensible Space. Crime prevention through urban design, Macmillan Company, New York

Rueb, L. & A. van Nes, Akkelies (2009) Spatial behaviour in Dutch dwelling areas. How housing layouts affects its users' behaviour, in Koch, D., Markus, L. and Steen, J (eds.), Proceedings Space Syntax. 7th International Symposium, KTH, Stockholm.

Shu, C.F. (2000) Housing Layout and Crime Vulnerability. PhD thesis, The Bartlett School of Graduate studies, University College London

Bijlagen

1. Deelnemers workshops Maastricht

Workshop 1: Presentatie eerste analyses

Gemeente Maastricht

- Marcel van Dijk – projectleider Pottenberg
- Anouk Kramps – projectleider Mariaberg
- Jaak Piersma – stedenbouwkundige Maastricht

Projectteam Sociaal Veilige Stedenbouw

- Manuel López – RCM-advies
- Akkelies van Nes – Van Nes Stedenbouw
- Laura de Bonth – Urban Synergy
- Charissa Telgt – Stagiaire

Workshop 2: Aanbevelingen

Gemeente Maastricht

- Marcel van Dijk – projectleider Pottenberg
- Anouk Kramps – projectleider Mariaberg
- Jaak Piersma – stedenbouwkundige Maastricht
- ?? – ??

Projectteam Sociaal Veilige Stedenbouw

- Manuel López – RCM-advies
- Akkelies van Nes – Van Nes Stedenbouw
- Laura de Bonth – Urban Synergy
- Dirk Verhagen – Urban Synergy
- Simone Waaijer – Stagiaire

2. Sociaal-demografisch profiel Mariaberg

Mariaberg is een woonwijk met relatief veel jongeren, een hoge werkloosheid en veel relatieve armoede.

		Mariaberg	Pottenberg
Omvang	Aantal inwoners	4.820	2.455
	Aantal huishoudens	2.785	1.300
	Aantal woningen	2.255	1.315
Demografisch	Gemiddelde huishoudgrootte	1,7	1,9
	15-25 jarigen	20%	10%
Etniciteit	Niet-westerse inwoners	12%	14%
Economisch	Huurwoningen	87%	85%
	Huish. met laag inkomen	63%	61%
	Huish. op/om soc. minimum	22%	18%
	Niet actief	47%	37%

Tabel. Sociaal-demografisch profiel Mariaberg en Pottenberg

Omvang en demografie

Mariaberg is een middelgrote woonwijk met 4.820 inwoners, 2.785 huishoudens en 2.255 woningen (CBS 2011). Eén op de vijf inwoners is tussen de 15 en de 25 jaar en dat is relatief hoog. Toch is de gemiddelde huishoudgrootte laag (1,7 personen). Dit komt waarschijnlijk door het relatief hoge aantal studenten dat in de wijk een (goedkope) woning heeft. Het grote aantal jongeren (15-25 jr) is één van de risicofactoren dat bijdraagt aan overlast en vernielingen.

Etniciteit

Veel van de andere pilotwijken hebben qua inwoners te maken met een relatief grote groep niet-westerse allochtonen in de lagere inkomensklassen. In Mariaberg (en ook Pottenberg) is daar geen sprake van. Eén op de acht inwoners (12%) heeft een niet westerse achtergrond.

Economisch (cijfers 2010)

Economisch gezien scoort de wijk minder goed. De werkloosheid is (zeer) hoog en er heerst veel relatieve armoede. Bijna de helft van de inwoners van Mariaberg is economisch niet actief (47%), 63% van de huishoudens leeft van een laag inkomen en ruim een vijfde (22%) zit op of rond het sociaal minimum. Volgens Buurtpeiling 2010 bevindt Mariaberg zich in de top 5 voor wat betreft Maastrichtse wijken met het hoogste percentage werkloosheid (Pottenberg staat op nr 1). Het percentage laag opgeleiden is 50% hoger dan in de rest van Maastricht.

3. Criminaliteitsbeeld Mariaberg

Bij het bepalen van de omvang en spreiding van de criminaliteit en overlast in Mariaberg is gebruik gemaakt van gegevens zoals die door het CBS zijn verzameld en gegevens die het onderzoeksteam van de gemeente Maastricht heeft gekregen. De CBS-cijfers maken het mogelijk om de wijk op een aantal delictstypen te vergelijken met Maastricht als geheel en met Nederland. De gegevens die bij de gemeente zijn opgevraagd zijn veel specifiek en moeten het mogelijk maken om de verschillende straten in Mariaberg met elkaar te vergelijken en een relatie te leggen met de daar aanwezige ruimtelijke condities, het programma en de bebouwing.

De CBS-cijfers laten zien dat het aantal vernielingen en mishandelingen in Mariaberg relatief hoog is in vergelijking tot het landelijk beeld. Het aantal diefstallen uit auto's zit daarentegen onder het landelijk gemiddelde.

	Vernieling	Diefstal uit auto	Mishandeling	Totaal
Mariaberg	147,3	37,3	66,4	251,0
Pottenberg	97,8	36,7	36,7	171,2
Landelijk gemiddelde	93,4	56,3	33,4	183,1
Mariaberg geïndexeerd	158	66	199	137
Pottenberg geïndexeerd	105	65	110	93

Tabel. Aantal incidenten per 10.000 inwoners (CBS 2011)

Van Maastricht kregen we een bestand met informatie over 2009, 2010 en de eerste drie maanden van 2011. Dit bestand bevat geen informatie over diefstal. Het overzicht van geweld is redelijk compleet, maar over vernieling bevat het bestand alleen informatie over brandstichting. Qua overlast wordt alleen stalking en drugsoverlast benoemd. Uit een apart bijgevoegd overzicht blijkt dat de wijk Mariaberg ook door andere vormen van overlast wordt getroffen. Deze incidenten kunnen we echter niet op de kaarten plotten omdat een exacte plek aanduiding ontbreekt. We krijgen immers alleen een overzicht van de meest voorkomende straatnamen per overlasttype. In tegenstelling tot de pilots in de andere steden, kunnen we in het geval van de pilots in Maastricht dus geen uitspraken doen over diefstal, vandalisme en verschillende vormen van overlast (zoals bijvoorbeeld jongerenoverlast). Ook missen we informatie over de laatste 9 maanden van 2011. Wel kan er iets gezegd worden over de volgende delictstypen:

- Geweld: seksueel geweld, eenvoudige mishandeling en bedreiging, ernstig geweld en overig geweld.
- Overlast: stalking en drugsoverlast
- Vernieling: brandstichting

	2009	2010	2011 (t/m maart)
Diefstal	--	--	--
Geweld	26	24	6
Overlast	10	18	3
Vernieling	6	8	2
Totaal	--	--	--

Tabel. Delictscategorieën opgesplitst naar jaar

Geweldscriminaliteit

Het grootste deel van de geweldscriminaliteit in Mariaberg betreft 'eenvoudige mishandeling en bedreiging'. In 2009 en 2010 is dit constant gebleven.

	2009	2010	2011	Totaal	%
Seksueel geweld	6	3	2	11	19,3
Mishandeling en bedreiging	16	16	1	33	57,9
Ernstig geweld	3	5	3	11	19,3
Overig geweld	2	0	0	2	3,5
Totaal	27	24	6	57	100,0

Tabel. Geweldscriminaliteit in Mariaberg opgesplitst naar delictstypen

Overlast

Qua overlast bevat het bestand van Mariaberg alleen informatie over stalking (2 gevallen in 2010) en drugsoverlast. Overlast veroorzaakt door jongeren, zwervers, verwarde/overspannen personen of verkeer staan in het bestand niet vermeld.

	2009	2010	2011	Totaal	%
Stalking	0	2	0	2	6,5
Drugsoverlast	10	16	3	29	93,5
Totaal	10	18	3	31	100,0

Tabel. Overlast in Mariaberg opgesplitst naar delictstypen

Ondanks de beperkte opzet van het databestand, kunnen we toch zeggen dat drugsoverlast een zorgwekkend probleem is dat ook door de bewoners als zodanig wordt ervaren. Volgens de door de gemeente uitgevoerde buurtpeiling 2010, is drugsoverlast immers het belangrijkste probleem dat volgens de bewoners van Mariaberg opgepakt moet worden. Dit probleem wordt ongeveer vier maal vaker genoemd dan problemen ten aanzien van (hang)jongeren. Ook tijdens ons eigen onderzoek vertelden de door ons aangesproken buurtbewoners dat drugsoverlast volgens hen buurtprobleem nummer één is. Dit probleem zou volgens deze bewoners dit jaar met de introductie van de wietpas zelfs zeer sterk zijn toegenomen aangezien de buurt nu ernstig last heeft van verschillende

drugrunners.

Vernielingen

Ook over vernielingen bevat het bestand nagenoeg geen bruikbare informatie. Alleen brandstichting wordt vermeldt. Dit terwijl vernielingen of graffiti veroorzaakt door baldadigheid in een kinderrijke wijk als Mariaberg zeker zullen voorkomen.

	2009	2010	2011	Totaal	%
Brandstichting	6	8	2	16	100,0
Totaal	6	8	2	16	100,0

Tabel. Vernielingen in Mariaberg opgesplitst naar delictstypen

4. Sociaal-demografisch profiel Pottenberg

Pottenberg telt minder jongeren dan Mariaberg en kent veel relatieve armoede al is ook dit laatste iets minder dan in Mariaberg.

		Mariaberg	Pottenberg
Omvang	Aantal inwoners	4.820	2.455
	Aantal huishoudens	2.785	1.300
	Aantal woningen	2.255	1.315
Demografisch	Gemiddelde huishoudgrootte	1,7	1,9
	15-25 jarigen	20%	10%
Etniciteit	Niet-westerse inwoners	12%	14%
Economisch	Huurwoningen	87%	85%
	Huish. met laag inkomen	63%	61%
	Huish. op/om soc. minimum	22%	18%
	Niet actieven	47%	37%

Tabel. Sociaal-demografisch profiel Mariaberg en Pottenberg

Omvang en demografie

Pottenberg is qua omvang ongeveer de helft van Mariaberg (de andere Maastrichtse pilot-wijk in deze studie). In 2011 telde de wijk volgens het CBS 2.455 inwoners, 1.300 huishoudens en 1.315 woningen (CBS 2011). Pottenberg heeft veel minder jeugdigen dan Mariaberg aangezien 10% van de inwoners tussen de 15 en de 25 jaar oud is. Wel is de gemiddelde huishoudgrootte in de wijk wat groter dan in Mariaberg (gemiddeld 1,9), omdat Mariaberg meer studenten huisvest.

Etniciteit

Eén op de zeven inwoners van Pottenberg (14%) heeft een niet westerse achtergrond.

Economisch (cijfers 2010)

Net als Mariaberg is ook Pottenberg een wijk met veel relatieve armoede. De cijfers zijn weliswaar iets gunstiger dan in Mariaberg, maar ook hier is een relatief hoog percentage van de bevolking is economisch niet actief (37%). Meer dan de helft van de huishoudens (61%) moet rondkomen van een laag inkomen en 18% zit op of rond het sociaal minimum.